

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
TRANSPORT DES PERSONNES

PAR
CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR
JEAN CAVARÉ

PARIS
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DU
TRANSPORT DES PERSONNES

PAR
CHEMIN DE FER

THÈSE POUR LE DOCTORAT

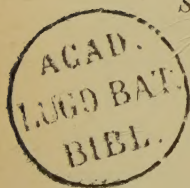
L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI - APRÈS

Sera soutenu le mardi 24 mai 1898, à 10 heures

PAR
JEAN CAVARÉ

Président : M. A. WEISS,

Suffragants : { MM. MASSIGLI, *professeur.*
PIÉDELIÈVRE, *agrégé.*



PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1898

CHAPITRE PREMIER

GÉNÉRALITÉS

L'application de la vapeur aux transports de toute nature a amené une véritable révolution dans les relations des peuples et des individus. Sans remonter jusqu'à l'antiquité, où les voyages n'étaient entrepris que par les personnages chargés de missions politiques ou militaires, les commerçants poussés par l'appât du gain, ou quelques esprits aventureux entraînés par la curiosité ou l'amour des sciences à étudier les mœurs et les connaissances des peuples éloignés, nous n'avons pour constater l'importance des changements accomplis de nos jours qu'à considérer la situation dans laquelle étaient les transports en France, il y a un siècle. Sous Louis XVI, le carrosse de Paris à Strasbourg partait une fois par semaine et mettait dix jours à faire le trajet ; il fallait sept jours pour se rendre de Paris à Dijon. A la veille même de l'ouverture des chemins de fer, on considérait comme le dernier mot du progrès la marche des malles poste, qui, suivant les routes, parcouraient en une heure douze à seize kilomètres. En tenant compte des arrêts, les lettres de Paris n'arrivaient à Toulouse qu'au bout de soixante-douze heures, à

Calais au bout de dix-huit heures. La vitesse des diligences destinées au transport des voyageurs était naturellement beaucoup moindre, Aujourd'hui, les trains atteignent des vitesses de quatre-vingt-dix à cent kilomètres à l'heure; on va à Toulouse en douze heures, à Calais en trois heures et demie.

Aux fatigues et aux ennuis causés par cette lenteur s'ajoutait le prix élevé des places. De Paris à Bordeaux on payait cent dix francs dans le coupé et soixante francs dans la rotonde; aujourd'hui on paie 64 fr. 75 en première classe et 28 fr. 70 en troisième classe pour faire le même parcours dans des conditions bien différentes de durée et de confort. Aussi un départ quotidien dans la belle saison, trois départs par semaine pendant l'hiver suffisaient aux besoins du service, tandis qu'aujourd'hui plusieurs trains, composés de nombreuses voitures, parcourent les lignes à toutes les heures de la journée. La sécurité a augmenté dans des proportions considérables : on comptait autrefois 1 voyageur tué sur 355.000 et 1 blessé sur 30.000; aujourd'hui on ne compte plus qu'un voyageur tué sur 27.720.000, un blessé sur 1.060.000.

Si à ces facilités nouvelles on ajoute l'usage du télégraphe électrique, on voit que notre époque est le témoin d'une véritable révolution dans les moyens de communication. Nous sommes encore trop près de l'évènement pour en mesurer toutes les conséquences; nous pouvons tout au plus les pressentir, nous ne pouvons les préciser. Mais on peut sans exagération prédire que ces applications de nouvelles découvertes sont destinées à jouer dans l'histoire de l'humanité un rôle aussi grand, plus grand peut-être que l'invention de l'imprimerie.

Une évolution aussi importante ne se produit pas sans

des modifications profondes, quelquefois regrettables. L'individu n'est plus destiné à rester fixé au lieu natal ; il le quitte, pressé par les nécessités de la vie, pour se faire au loin une situation, et les liens de la famille seront peut-être moins étroits. Les besoins du commerce obligent à parcourir les pays étrangers, à y fonder des établissements, et on peut redouter un affaiblissement de l'esprit national. L'attrait des grandes villes provoque la désertion des campagnes, et l'industrie paraît ne se développer qu'aux dépens de l'agriculture. L'avenir seul pourra dire jusqu'à quel point ces craintes sont fondées. Toutefois on ne peut s'empêcher de constater dès maintenant les avantages considérables que nous retirons tous de ces communications plus faciles. Les chemins de fer notamment répondent aux tendances égalitaires de notre époque. Les déplacements qui étaient un des privilèges de la richesse ont été mis à la portée de tout le monde. Le financier qui voyageait en chaise de poste, et l'ouvrier qui faisait son tour de France à pied se servent aujourd'hui du même mode de locomotion et sont souvent emportés par le même train, à la même vitesse ; ils sont soumis aux mêmes règlements. Suivant l'expression de M. Emion les voyageurs sont enrégimentés. Si les chemins de fer ont aidé à l'émigration des campagnes, ils favorisent l'exode des citadins dans les environs et permettent aux modestes employés, aux ouvriers qui vivent dans les grands centres de trouver dans la banlieue des habitations plus vastes, plus saines, plus économiques que celles qu'il pouvaient espérer dans de grandes agglomérations. Sans vouloir affirmer, comme l'ont prétendu certains économistes, que les chemins de fer étaient, par les rapprochements qu'ils occasionnent, les destructeurs certains des haines et des préjugés entre les peuples,

il n'est pas contestable qu'ils ont provoqué un échange d'idées considérable, qu'ils ont diminué cet esprit de clocher, cette tendance des hommes à tout rapporter à ce qui les entoure. Les voyages élargissent l'intelligence et permettent de comparer les mœurs, d'admirer les œuvres d'art et les grands spectacles de la nature, d'apprécier les grands travaux industriels; ils aident ainsi puissamment à la mise en commun au profit de l'humanité des conquêtes scientifiques et du patrimoine intellectuel acquis par chaque nation. Enfin les échanges des produits des diverses régions ont déjà contribué et contribueront encore plus dans l'avenir à augmenter le bien être individuel et à rendre plus faciles les conditions de la vie.

Ces considérations ouvrent un vaste champ aux études du moraliste et de l'économiste. Notre intention n'est pas d'embrasser un sujet aussi étendu. Nous avons voulu simplement indiquer l'intérêt réel et considérable que présentent par suite de l'importance du résultat obtenu toutes les questions qui se rattachent aux moyens de transport, et nous nous bornerons à l'étude des conditions juridiques dans lesquelles s'effectue celui des voyageurs en chemin de fer, en examinant les lois et règlements qui régissent la matière, les obligations qui incombent d'une part aux voyageurs, d'autre part aux compagnies de chemins de fer.

Le transport des personnes par chemin de fer, qui a pris aujourd'hui un développement si considérable, est d'origine récente : ses progrès ont été fort rapides. Les premières voies ferrées, très rudimentaires, et sur lesquelles la traction animale était seule en usage, ne servaient qu'au mouvement local des marchandises : c'est dans ces conditions primitives que fut exploitée la première ligne fran-

gaise, celle de Saint-Étienne à la Loire, concédée par ordonnance royale du 26 février 1823, et ouverte le 1^{er} octobre 1828.

En 1826, une compagnie obtint par ordonnance du 7 juin, la concession du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, ouvert à l'exploitation de 1830 à 1833; elle introduisit en juillet 1833 l'usage de la locomotive sur cette ligne et organisa un service de voyageurs : telle est l'origine du transport des personnes par voies ferrées. Les années qui suivent voient s'ouvrir quelques lignes destinées à faciliter la mise en valeur des grandes exploitations industrielles, ou à satisfaire des besoins purement locaux. Ce n'est qu'à partir de 1842 que le gouvernement de la monarchie de Juillet, poussé par l'opinion publique, éclairé par les exemples des pays voisins, se résolut à provoquer la constitution de grandes lignes d'intérêt général, et que fut entreprise la construction des voies importantes qui constituent les principales artères de notre réseau actuel. C'est à la même époque, que devant l'essor subit pris par ce mode de transport nouveau, on comprit la nécessité de réglementer d'une façon spéciale les conditions d'exploitation et l'usage de ces voies de communication, auxquelles désormais ne pouvaient s'appliquer efficacement les rares dispositions contenues dans les codes et les lois antérieures relatives aux messageries terrestres ou fluviales. De 1842 à 1846 paraissent les lois et ordonnances qui sont la base de notre législation sur les chemins de fer. Bien que depuis cette époque des améliorations incessantes aient été introduites dans l'exploitation, commodité des voitures, vitesse des trains, mesures de sécurité, améliorations qui dans leur ensemble ont constitué une véritable transformation et ont nécessité de nombreux actes réglemen-

taires régissant des points de détail, les lois fondamentales n'ont pas été modifiées.

Avant d'aborder leur étude qui constitue la partie la plus importante de notre travail, cherchons à analyser la nature et les caractères juridiques du transport des voyageurs. Nous dirons d'abord d'une manière générale : C'est une convention par laquelle une personne s'engage à conduire une autre personne d'un lieu dans un autre et sous des conditions déterminées, moyennant le paiement d'un certain prix.

Nous trouvons dans ce contrat deux parties en présence, le transporteur et le transporté, et deux éléments distincts, d'une part une obligation de faire, de l'autre une obligation de donner une somme d'argent. Et si maintenant nous poursuivons notre recherche en la bornant à ce cas particulier du contrat qui a pour objet le transport des voyageurs sur les voies ferrées, nous voyons, en réunissant les divers éléments qui concourent à sa formation, qu'il constitue une convention *sui generis*. On s'est efforcé de le faire rentrer dans une des catégories imaginées par le législateur du Code civil, mais il faudrait pour cela faire abstraction de certaines conditions qui lui sont spéciales. Nous croyons plus exact de le considérer comme un contrat particulier, innommé dans les codes, et empruntant à quelques-uns de ceux qui y sont l'objet d'une mention, certains de leurs caractères. Il présente une combinaison du louage de service et du louage de choses. En effet, la compagnie s'engage à transporter une personne, et celle-ci à payer une somme d'argent. Nous trouvons là les éléments dont la réunion constitue le louage d'ouvrage défini par l'article 1710 du Code civil ainsi conçu : « Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des

« parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, « moyennant un prix convenu entre elles. » Mais, les compagnies de chemins de fer ne se bornent pas à fournir leurs services : elles procurent aussi la jouissance pendant la durée du voyage d'un ensemble de choses dont elles sont possesseurs : usage des bâtiments des gares, de la voie ferrée, du matériel roulant ; la convention qu'elles passent avec les voyageurs rentre donc bien dans la définition de l'article 1709 du Code civil : « Le louage de choses est un contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer. »

Enfin nous verrons que si, accessoirement à son propre transport, le voyageur se fait suivre de ses bagages, les règles qui régissent ce dernier transport sont en partie celles du dépôt.

Le contrat de transport est synallagmatique parfait, puisque les deux parties qu'il met en présence sont tenues d'obligations réciproques, et que ces obligations prennent naissance au moment où il se forme.

— Il est à titre onéreux. Toutefois ce caractère ne se trouve pas dans certains cas exceptionnels. Lorsque la Compagnie accorde un permis de circulation gratuite, le bénéficiaire ne fournit pas toujours la contre-valeur de l'avantage qu'il reçoit ; le contrat dégénère alors en contrat de bienfaisance.

— Il est consensuel ; le seul consentement des parties suffit à sa perfection ; on ne saurait dire qu'il n'existe que lorsque le voyageur s'est présenté dans l'enceinte du chemin de fer pour être transporté : le contrat est formé dès que les deux volontés ont concouru ; il importe peu qu'il

n'ait pas été suivi d'exécution : les obligations qui en dérivent ont pris naissance indépendamment de cette circonstance.

— Il est commercial dans tous les cas à l'égard des compagnies, puisqu'elles exercent une industrie (art. 632, C. de commerce). En ce qui concerne les voyageurs, il est commercial ou civil suivant qu'ils se déplacent pour les besoins de leur commerce ou pour un autre motif. (Art. 632, C. de commerce). Nous aurons l'occasion de tirer diverses conséquences du caractère de commercialité des entreprises de chemins de fer, au point de vue de la compétence des tribunaux appelés à juger leurs contestations avec les voyageurs. Notons dès maintenant que le caractère commercial des compagnies a pour résultat de les obliger à traiter avec tous les voyageurs qui se présentent pour se faire transporter dans les conditions annoncées par elles : en effet ces offres constituent une pollicitation de leur part, et il y a contrat dès qu'une personne déclare vouloir en profiter.

Il semblerait résulter de ce caractère de commercialité que la preuve du contrat de transport peut se faire par tous les moyens possibles : or il n'en est pas ainsi, le voyageur ne peut prouver l'existence du contrat que par la représentation d'un billet, qui lui tient lieu de quittance du prix de transport ; ce sont des nécessités d'ordre pratique qui ont fait admettre cette dérogation.

Le transport des personnes par chemins de fer est soumis aux règles générales qui régissent tous les transports ; car aucune loi ne les en affranchit (1) (Paris, 8 mars 1882). Mais ces règles ne pouvaient suffire à ce mode de loco-

(1) Lamé Fleury, *Bulletin annoté des chemins de fer*, 1888, p. 90.

motion nouveau, dont le fonctionnement différerait totalement des moyens précédemment usités par terre et par eau, elles demandaient à être complétées ; et l'importance au point de vue général des chemins de fer, qui intéressent au premier chef la prospérité économique d'un pays, rendait indispensable l'intervention de l'Etat, pour empêcher tous les abus qui auraient pu la compromettre.

Au point de vue contractuel, on ne pouvait laisser l'industrie des chemins de fer sous ce régime de liberté qui est la base de notre législation. Les chemins de fer possèdent, comme nous allons le faire voir, un véritable monopole, sinon en droit, du moins en fait, et la prudence prescrivait de se mettre en garde contre les abus qu'amène infailliblement une semblable puissance.

Une autre raison qui justifie l'intervention de l'Etat consiste dans les inconvénients inhérents à la nature de leur exploitation technique : celle-ci est la source de dangers constants pour les voyageurs, et une autorité supérieure, désintéressée, devait être en état d'ordonner toutes les mesures de police propres à prévenir ces périls, dans la limite du possible.

Il convient d'insister un peu sur ces deux sortes d'inconvénients.

Les compagnies de chemins de fer ne jouissent pas d'un monopole de droit ; l'article 60 du cahier des charges le dit expressément : « Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemins de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer, objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donc ouvrir à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie », mais cette réserve expresse reste

sans effet dans la pratique. D'une part, l'établissement d'une ligne de chemin de fer exige des capitaux considérables ; la voie, le matériel roulant, les locomotives doivent être construites spécialement pour le but auquel on les destine ; de là il résulte que, lorsqu'une société exploite une ligne entre deux localités, elle doit, pour que son administration ne soit pas onéreuse, absorber tout le trafic auquel elle peut suffire ; or, sauf des cas exceptionnels, une ligne unique entre deux localités quelconques a répondu jusqu'ici en France à tous les besoins du service. La concession par l'Etat d'une nouvelle ligne parallèle à la première aurait un résultat désastreux : les deux entreprises, pour se faire concurrence, abaisseraient les tarifs jusqu'à ce que l'une d'elles ait ruiné l'autre, et on se trouverait de nouveau en présence d'une exploitation sans concurrence. L'Etat ne pouvait par suite autoriser la rivalité entre plusieurs lignes sans inconvénients pour l'intérêt général. D'autre part, les chemins de fer offrent, au point de vue de la vitesse et des frais, des avantages trop considérables pour que les entreprises de roulage ou de batellerie puissent lutter contre eux. Sauf pour de courts trajets, dans la banlieue des grandes villes par exemple, où la fréquence des départs, la modicité des prix, la faculté de s'arrêter à volonté en cours de route attirent les voyageurs sur les voies de communication desservies par des omnibus ou services de messageries, les chemins de fer ont amené la suppression à peu près complète des autres moyens de transport sur les routes parallèles. Cette impossibilité de la concurrence pour les autres voies ferrées ou entreprises de voitures publiques autorise donc à dire que les chemins de fer jouissent d'un monopole de fait.

En second lieu la nature même des procédés de trans-

port employés sur les chemins de fer offrent des dangers spéciaux ; la grande vitesse, la longueur des convois, le nombre des personnes exposées, la gravité des risques propres à cette locomotion : déraillements, collisions, explosions, rendaient plus redoutable l'éventualité d'un accident, et exigeaient des mesures de précaution particulières.

C'est l'ensemble de ces particularités qui a motivé des dérogations au droit commun, des restrictions à la capacité juridique des parties ; c'est à l'ensemble de ces mesures que s'applique la législation spéciale, à l'étude de laquelle nous arrivons maintenant.

CHAPITRE II

RÉGLEMENTATION ET CONTRÔLE DE L'ÉTAT

L'intervention de l'État en matière de chemins de fer se manifeste de deux façons distinctes : les pouvoirs publics réglementent le mode d'usage des voies ferrées, en prescrivant des mesures obligatoires : c'est le rôle de la législation ; ils veillent à l'observation des règles qu'ils ont posées par la surveillance constante d'agents nommés à cet effet : c'est ce qu'on appelle le contrôle.

Il convient donc d'examiner successivement les deux modes d'intervention de l'État : législation, contrôle.

SECTION I. — LÉGISLATION

§ 1^{er}. — Sources de la législation.

I. — Législation générale des transports.

Nous ne trouvons dans les codes aucune disposition qui concerne le transport des voyageurs en général. Le Code

civil contient quelques articles placés dans la section du louage d'ouvrage (art. 1782 à 1786) relatifs aux obligations des voituriers : tous ont trait au transport des marchandises ; seul, l'article 1786 ainsi conçu : « Les entrepreneurs et directeurs de voitures et roulages publics, les maîtres de barques et de navires sont en outre assujettis à des règlements particuliers qui font la loi entre eux et les autres citoyens » est rédigé dans des termes assez généraux pour s'appliquer au transport des personnes. Les articles 96 à 108 du Code de commerce ne s'occupent, eux aussi, que du transport des choses ; ils peuvent régir les bagages des voyageurs, non les voyageurs eux-mêmes.

Cette absence complète, dans les codes, de textes sur la matière s'explique en partie par le peu de développement des voyages à l'époque de leur confection ; elle nous surprend toutefois, car, au commencement du siècle, le transport des personnes était relativement plus important que celui des choses, le seul dont le législateur se soit préoccupé.

Des lois postérieures furent établies au moment où les services de voyageurs par voitures publiques prirent de l'extension ; mais elles sont spéciales aux voyageurs sur routes de terre, et totalement inapplicables aux voies ferrées ; l'esprit dans lequel elles ont été faites s'oppose d'ailleurs autant à une assimilation de détail qu'à une application d'ensemble.

II. — Législation spéciale aux chemins de fer.

Dès que les chemins de fer prirent assez de développe

ment pour mettre en cause l'intérêt général, les pouvoirs publics ont compris l'impérieuse nécessité de légiférer sur la matière.

L'intervention de l'État dans la réglementation de ces transports s'est manifestée sous la forme de lois, d'actes administratifs, de conventions passées avec les Compagnies.

1^o *Lois*. — Le premier des actes législatifs ayant trait au régime général des chemins de fer est la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer. Cette loi indique les grandes directions du système de voies ferrées, la proportion dans laquelle les divers intéressés participeront aux dépenses d'exécution, la faculté de concession à l'industrie privée.

L'article 6 porte que le bail accordé aux concessionnaires réglera les conditions de l'exploitation et le tarif des droits à percevoir, qu'il devra, ainsi que la concession, être approuvé par une loi.

L'article 9 dispose : « Les règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances. » Cet article précise donc le mode de réglementation prévu par l'article 1786 du Code civil, en donnant au pouvoir exécutif le droit de pourvoir sur certaines matières spécifiées à l'exécution des lois sur les chemins de fer. On remarquera que le pouvoir de délégation qu'il accorde au gouvernement porte sur tous les points qui concernent l'exploitation ; car le mot *usage* a un sens très étendu.

Trois ans après, intervint la loi du 15 juillet 1845 sur la

police des chemins de fer. Cette loi est un acte fondamental en fait d'exploitation; elle ne prévoit pas tous les cas de délits spéciaux, mais elle pose les principes essentiels de la matière et pourvoit aux besoins les plus pressants. « Nous ne devons, dit le rapporteur de la loi, « M. Persil, ni inventer des faits, ni imaginer des délits; « l'expérience aurait démenti nos conjectures et démontré « l'insuffisance, peut-être même la fausseté de nos prévisions. »

Cette loi est divisée en trois titres : le premier traite des mesures relatives à la conservation des chemins de fer; le deuxième des contraventions de voirie commises par les concessionnaires; le dernier, qui seul a rapport à notre sujet, est intitulé : Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer. Il traite de la répression des faits délictueux qui peuvent être commis dans cet ordre d'idées. Nous nous bornerons à citer les articles suivants, qui ont une portée très étendue :

Article 19. — « Quiconque par maladresse, imprudence, « inattention, négligence ou inobservation des lois ou « règlements aura involontairement causé sur un chemin « de fer ou dans les gares ou stations, un accident qui aura « occasionné des blessures, sera puni de huit jours à « six mois d'emprisonnement et d'une amende de 50 à « 4.000 francs. — Si l'accident a occasionné la mort d'une « ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six « mois à cinq ans, et l'amende de 300 à 3.000 francs. » Ces peines constituent un renchérissement de sévérité sur celles du Code pénal (Articles 319 et 320).

Article 21. — « Toute contravention aux ordonnances « royales portant règlement d'administration publique sur « la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer,

« et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du
« ministre des travaux publics, pour l'exécution desdites
« ordonnances sera punie d'une amende de 16 à 3.000 francs.
« En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée
« au double, et le tribunal pourra selon les circonstances
« prononcer, en outre, un emprisonnement de trois jours
« à un mois. » Cet article, d'une application constante
« dans la répression des infractions, édicte une sanction
sévère contre l'inobservation des règlements, que la loi de
1842 autorise le gouvernement à faire. En même temps,
il étend la sanction aux arrêtés pris par les préfets dans
certaines conditions.

L'article 22 de la loi établit la responsabilité civile des
compagnies à raison du fait de leur personnel : c'est la
confirmation du droit commun.

Enfin, parmi les actes législatifs qui règlent le fonc-
tionnement des transports par chemin de fer, il faut ran-
ger les lois de concession et les cahiers des charges qui
leur sont annexés.

Les chemins de fer ne peuvent être établis sans le con-
sentement de l'Etat ; celui-ci autorise leur création, sous
forme d'une concession, en mettant des conditions à son
concours.

Les chemins de fer sont pour la plus grande partie con-
cédés directement à des compagnies privées. Les actes de
concession comprennent :

1° Une convention passée entre l'Etat et les compagnies,
qui indique l'objet de la concession, renferme des clauses
financières, etc. ;

2° Un cahier des charges, fait en exécution des
articles 2 et 6 de la loi du 11 juin 1842, qui règle les con-
ditions de l'exploitation. Les concessions doivent être

approuvées par une loi ; exceptionnellement, un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique est suffisant pour rendre définitives les concessions s'appliquant à des lignes de moins de 20 kilomètres de longueur.

Quel est le caractère juridique du cahier des charges ? Il est tout d'abord un contrat entre les compagnies concessionnaires et l'Etat, qui stipule tant en son propre nom qu'au nom du public, comme représentant l'intérêt général. Il est donc la loi des parties, et oblige tant les sociétés que l'Etat et le public. Faute par la compagnie de remplir les diverses obligations qui lui sont imposées par son cahier des charges, elle encourt la déchéance. (Art. 39 cahier des charges.) Les voyageurs qui y contreviennent sont passibles d'une action civile.

Mais le cahier des charges n'est pas seulement la source d'obligations contractuelles ; il est un des éléments de la loi de concession : il en fait partie ; il participe donc du caractère législatif. On a soutenu le contraire : le cahier des charges, a-t-on dit, n'est qu'une convention entre le concédant et le concessionnaire ; il est vrai qu'il est approuvé par la loi de concession ; mais une approbation donnée à une convention par une autorité publique n'en modifie pas le caractère. (En ce sens Cass. 10 mai 1844 (1). 2 mai 1873 (2). Voyez une note de M. Lyon-Caen sous un arrêt de Cass. S. 1883-1-433). Nous pensons que le cahier des charges n'est pas seulement approuvé par la loi de concession ; il en fait partie, il lui est incorporé, il en est un article. Qu'on remarque les termes très absolus de

(1) D. 44. 1. 268.

(2) D. 73. 1. 173.

l'article 6 *in fine* de la loi du 11 juin 1842, qui, parlant de la concession et de ses conditions, dispose : « Ce bail « réglera..... les conditions de l'exploitation; il sera « passé..... par une loi. » Le cahier des charges est la partie d'un tout qu'on nomme la loi de concession; ils sont législativement un seul acte indivisible. Le cahier des charges a donc force de loi (en ce sens Cass. 19 janvier 1858 (1); 19 janvier 1870 (2); 26 juillet 1871 (3); 1^{er} décembre 1874 (4); 15 novembre 1876 (5); 14 mai 1878 (6); 31 décembre 1879 (7).

Ce caractère législatif explique très bien une particularité du cahier des charges : il n'est pas permis d'y déroger. C'est, fait remarquer M. Féraud-Giraud, non seulement une loi avant pour objet de régir les relations civiles en l'absence de toute convention des parties : les dispositions du cahier des charges ont un caractère d'ordre public ; on ne peut les éluder par des conventions particulières ; toute dérogation est nulle, et ne lie pas les contractants (en ce sens Cass. 17 août 1864 (8); 13 février 1867 (9); 1^{er} décembre 1874 (10); 15 mai 1876 (11); 31 décembre 1879 (12).

Pour résumer ce que nous venons de dire, nous dégageons les principes suivants : 1^o le cahier des charges est un contrat qui oblige les parties ; 2^o c'est une loi à laquelle on ne peut déroger, car elle a un caractère d'ordre public ; de là, la nullité des conventions particulières ; 3^o cette loi

(1) D. 58. 1. 62. — (2) D. 70. 1. 362. — (3) D. 71. 1. 234. — (4) D. 75. 1. 231. — (5) D. 77. 1. 71. — (6) S. 78. 1. 423. — (7) D. 80. 1. 64. — (8) D. 64. 1. 381. — (9) D. 67. 1. 71. — (10) D. 75. 1. 231. — (11) D. 77. 1. 71. — (12) D. 80. 1. 64.

a une sanction pénale, l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 (1).

2° *Actes administratifs.* — A. *Décrets.* — Le législateur a, dans l'art. 9 de la loi du 11 juin 1842, délégué au pouvoir exécutif le droit de réglementer les questions relatives à la police et à l'usage du chemin de fer. L'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 confirme ce pouvoir de délégation, et le sanctionne en punissant d'une amende de 16 à 3.000 francs, les infractions à ces actes de l'autorité administrative. Ceux-ci se nommaient ordonnances lors de la confection de la loi de 1845; on les appelle aujourd'hui règlements d'administration publique; ils sont rendus par le chef de l'Etat, le Conseil d'Etat entendu. L'article 21 de la loi de 1845 punit les infractions aux ordonnances sur la police, la sûreté et l'exploitation. Ce mot *exploitation* est synonyme de l'expression *usage* employée dans l'article 9 de la loi de 1842; il a un sens tout à fait général et désigne tout ce qui intéresse le fonctionnement du chemin de fer (Cass. 6 janvier 1848) (2). On a soutenu néanmoins que ce mot exploitation ne devait pas être pris dans un sens absolu, isolé, mais entendu comme l'exploitation, en tant qu'elle concerne la sûreté des voyageurs; que cela résultait, à n'en pas douter, de la place de l'article 21 dans un titre dont la rubrique ne parlait que de la sûreté de la circulation; et qu'en ce sens seulement on pouvait recon-

(1) A la suite de conventions passées de 1857 à 1859 entre l'Etat et les compagnies les cahiers des charges ont été remaniés, et on a procédé à leur unification; il en résulte que toutes les compagnies ont un cahier des charges dont les dispositions générales sont identiques; nous donnons à la fin de notre étude le texte de ce cahier modèle des charges.

(2) D. 48. 1. 42.

naître aux règlements administratifs sur l'exploitation le caractère et la sanction de règlements de police. La Cour de Colmar, dans un arrêt du 23 février 1848 (1), a fait raison de ces allégations, et établi d'une façon très sagace la véritable interprétation à donner à l'article 21 par les considérations suivantes : « L'article 21 est, il est vrai, placé
« sous le titre 3 de la loi précitée, titre intitulé : Des
« mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les
« chemins de fer; mais ce serait méconnaître à la fois
« l'esprit de l'article précité et restreindre son texte, que
« d'induire de la rubrique sous laquelle il est placé qu'il
« ne s'appliquerait qu'à des infractions commises aux dis-
« positions des ordonnances qui auraient spécialement
« pour objet la sûreté de la circulation; placé à la suite
« des articles qui qualifient crimes et délits, les actes de
« malveillance ou même de simple négligence, qui sont de
« nature à compromettre la sûreté des voyageurs, l'ar-
« ticle 21, conçu dans un ordre d'idées plus générales,
« édicte une sanction pénale aux obligations que les règle-
« ments d'administration publique, que le gouvernement
« s'est réservé le droit de faire, imposent aux concession-
« naires dans la vue du maintien de la police, de la sûreté
« et de la régularité de l'exploitation d'une entreprise qui
« est d'utilité publique. » On comprend d'ailleurs fort bien que le pouvoir réglementaire ne porte pas seulement sur les questions de sécurité : il y a à craindre, à côté des dangers d'ordre technique, des abus provenant du monopole : les pouvoirs publics devaient prévenir et réprimer les uns comme les autres. Des décrets peuvent donc être légalement rendus, sur tout ce qui concerne l'exploitation des

(1) D. 48. 2. 124.

chemins de fer ; ils sont sanctionnés, aux termes de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845, par une amende de 16 à 3.000 francs.

Le plus important de tous les décrets en cette matière est l'ordonnance du 15 novembre 1846 sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer ; elle ne pose, ainsi que le fait remarquer le rapport qui en porte envoi, que des principes généraux, et ne traite pas des cas spéciaux qui peuvent se présenter, et pour la solution desquels elle donne délégation, suivant l'esprit de la loi de 1845, à l'administration supérieure.

Elle comprend autant de titres qu'il y a d'objets différents sur lesquels doit porter la surveillance de l'autorité : voie, matériel, conditions relatives à la formation des trains et à leur circulation, à la perception des taxes, service du contrôle, mesures à observer par les voyageurs, dispositions diverses.

B. *Décisions du ministre. — Arrêtés préfectoraux.* — Les questions relatives à l'exploitation des chemins de fer ne peuvent être l'objet d'une réglementation immuable ; les progrès incessants dus à des inventions nouvelles, les transformations des conditions économiques rendent nécessaires de fréquentes modifications dans la législation, destinées à la mettre en rapport avec les intérêts du moment. De plus, les lois et décrets ne peuvent, dans leur généralité, que déterminer les règles essentielles, sans assurer l'exécution des détails. Pour ces raisons, la loi du 15 juillet 1845 attribuait aux préfets le pouvoir de prendre des mesures spéciales concernant les chemins de fer dans des conditions déterminées ; l'article 21 porte : « Toute « contravention aux arrêtés pris par les préfets, sous

« l'approbation du ministre des travaux publics, pour
« l'exécution des ordonnances sur la police et l'exploita-
« tion des chemins de fer, sera punie d'une amende de
« 46 à 3.000 francs. »

L'article 79 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 dispose de son côté : « Seront constatées, poursuivies et
« réprimées, conformément au titre 3 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, les contraven-
« tions au présent règlement, aux décisions rendues par
« le ministre des travaux publics et aux arrêtés pris, sous
« son approbation, par les préfets pour l'exécution du dit
« règlement. » Ce texte étend la sanction pénale aux décisions prises directement par le ministre, alors que l'article 24 ne la prévoyait que pour les arrêtés pris par les préfets et approuvés par le ministre. On a fait remarquer que cette disposition était sans valeur, attendu qu'un règlement d'administration publique ne peut pas établir des peines. Mais, comme le dit M. Aucoc, l'indication que donne l'ordonnance est conforme à la pensée du législateur de 1845 ; la rédaction vicieuse de l'article 24 de la loi est certainement le résultat d'une inadvertance. Il serait peu logique que le ministre fut obligé, pour que ses décisions fussent protégées par la sanction pénale, de les faire prendre par les préfets et de les approuver ensuite. L'auteur de l'ordonnance de 1846 a compris que les questions de détail seraient le plus souvent réglées par le ministre, seul à même de prendre une décision opportune et rapide sur des objets instantanés et variables ; il n'a fait que substituer à la marche indiquée dans l'article 24 de la loi une procédure plus simple. Aussi l'autorité judiciaire applique résolument aux infractions commises contre les décisions ministérielles les peines prévues par l'article 24 de la loi de 1845. L'ex-

périence a démontré, du reste, que le pouvoir accordé au ministre était nécessaire et sans inconvénients. Souhaitons toutefois qu'on fasse disparaître cette légère irrégularité ; car en France, si l'on est très peu respectueux des règlements de police en vigueur, on se montre fort scrupuleux sur leur légalité.

Les décisions prises par le ministre sont sanctionnées par l'article 21 de la loi de 1845, qu'elles revêtent la forme d'arrêtés, de circulaires ou de dépêches : car le texte de l'ordonnance ne distingue pas. Mais il faut qu'elles soient impératives : un simple avis ne remplit pas cette condition.

Aux termes de l'article 60 de l'ordonnance de 1846 : « les compagnies devront soumettre à l'approbation du « ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au « service et à l'exploitation. » Ces règlements, ainsi approuvés, ont-ils pour sanction les peines de l'article 21 de la loi de 1845 ? Oui, car l'approbation du ministre constitue une décision prise pour l'exécution de l'ordonnance de 1846. Le rapport qui a précédé cette ordonnance fait remarquer que, pour la détermination de beaucoup de mesures, les pouvoirs publics pouvaient soit les spécifier directement dans les règlements, soit en laisser l'initiative aux compagnies en déférant à l'administration le droit d'approuver et de décider. C'est à ce dernier parti qu'on s'est arrêté, comme plus conforme au principe d'exploitation directe par les compagnies ; mais, la méthode suivie n'a pas changé le caractère obligatoire résultant de l'intervention administrative.

Mentionnons, parmi les sources de la réglementation, les tarifs, dont les clauses, tantôt insérées dans le cahier des charges, tantôt approuvées par le décret ou homolo-

guées par le ministre sont obligatoires pour tous ; nous les étudierons en traitant les règles relatives à l'exploitation commerciale.

3^o *Conventions*. — L'Etat a accordé son concours financier aux compagnies, soit sous forme de subventions, soit sous forme de garantie d'intérêt. De nombreuses conventions ont été passées, qui règlent les relations de l'Etat et des compagnies dans cet ordre d'idées ; elles sont une sorte de complément du cahier des charges. Toutes ont dû être approuvées par une loi. Nous n'entrerons pas dans l'étude de leurs dispositions qui sont pour la plupart en dehors de notre plan ; celles qui ont rapport au service des voyageurs seront exposées dans les chapitres auxquels elles se rapportent.

Nous avons terminé l'énumération des modes de réglementation ; examinons maintenant à quels objets cette réglementation s'applique.

§ II. — Objet de la législation.

Nous avons dit que les chemins de fer peuvent présenter, quant à l'usage qu'en fait le public, deux sortes d'inconvénients ; les abus qui résultent du monopole sont évités par la réglementation de l'exploitation commerciale, c'est-à-dire, de l'ensemble des actes de gestion ayant pour but la réalisation de bénéfices ; ceux qui proviennent des dangers que l'usage des chemins de fer fait courir à la sécurité des voyageurs sont prévenus par une série de mesures prises par l'administration ou approuvées par elle, et con-

cernant l'exploitation technique. C'est sous ces deux chefs que nous rangerons les règles relatives au fonctionnement des chemins de fer.

I. — Réglementation relative à l'exploitation commerciale.

Empêcher les compagnies de favoriser certaines industries, certaines contrées, certaines personnes au détriment des autres; assurer au public une grande fixité dans la perception des taxes, et des garanties contre les actes que les compagnies, se sentant à l'abri de toute concurrence, seraient tentées de commettre pour réaliser d'une manière abusive des bénéfices au détriment de l'intérêt général, tel est l'objet de cette réglementation.

Le principe qui domine la matière est celui de l'égalité de traitement pour tous ceux qui se servent du chemin de fer; il est écrit dans les articles 50 de l'ordonnance de 1846 et 49 du cahier des charges. L'article 48 du cahier des charges en indique un corollaire : « La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. » Nous aurons l'occasion de signaler d'autres conséquences de ce principe relatives aux conditions dans lesquelles sont exécutés les transports de personnes.

Puisque l'Etat ne laissait pas les sociétés libres de fixer à leur gré les prix de transport, il était naturel et nécessaire qu'il se réservât l'approbation des tarifs. En effet, nous lisons dans l'article 44 de l'ordonnance de 1846 : « Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie, qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics. »

L'article 42 du cahier des charges dispose : « Pour

« indemniser la compagnie des travaux et dépenses
« qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges,
« et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui
« accorde l'autorisation de percevoir, pendant la durée de
« la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. »

Mais les tarifs qui suivent ne fixent que des prix maxima : la compagnie peut abaisser ses taxes au dessous de ces prix ; elle crée ainsi dans les limites du tarif légal un tarif d'application. L'article 43 de l'ordonnance de 1846 porte :
« Pour l'exécution du § 1^{er} de l'article qui précède, la
« compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a
« l'intention de percevoir dans la limite du maximum
« autorisé par le cahier des charges pour le transport des
« voyageurs, bestiaux, marchandises et objets divers, et
« en transmettre en même temps des expéditions au
« ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires
« royaux. » C'est donc à la compagnie qu'appartient l'initiative des propositions, sauf le cas exceptionnel prévu par l'article 69 de l'ordonnance. Nous n'entrerons pas dans les détails de forme de l'instruction des tarifs ; il suffit de savoir qu'en dehors des formalités énoncées en l'article 43, les propositions de tarifs sont soumises aux Chambres de commerce et Chambres consultatives, à certains ingénieurs, chefs de service ; elles sont affichées ; on s'entoure ainsi de garanties multiples en prenant l'avis des intéressés. La formalité principale de la confection des tarifs est l'homologation ministérielle. En quoi consiste ce pouvoir ministériel ? Les compagnies ont longtemps soutenu qu'il ne consistait qu'en un simple droit

d'enregistrement, et que le ministre devait forcément approuver les tarifs, s'ils étaient renfermés dans les limites prévues par le cahier des charges. On a fait raison de cette prétention, et dès 1857, il est ressorti de la discussion des clauses du nouveau cahier des charges que le Ministre avait le droit de refuser son homologation. Est-ce à dire qu'il puisse fixer les tarifs à son gré et les imposer aux compagnies? Non, ce serait une confiscation des droits reconnus aux compagnies par le cahier des charges. Mais le ministre reste maître de refuser son approbation, si les tarifs proposés ne lui paraissent pas conformes aux conventions, ou satisfaisants pour l'intérêt public; il peut aussi proposer à la compagnie d'y introduire des amendements, qui entraîneront son approbation, mais l'adoption de ces amendements est facultative pour la compagnie. Si elle ne les accepte pas, la proposition tombe, et on s'en tient aux taxes antérieurement autorisées. (En ce sens Picard, t. 4, p. 29 et suiv., Ruben de Couder, *Dict.*, chemin de fer, n° 72, Féraud-Giraud, t. 4 n° 384, Aucoc *Confér.* t. 3, p. 697 et suiv.).

L'homologation, nécessaire pour l'établissement des tarifs, est également exigée pour leur modification, que celle-ci consiste en un abaissement ou en un relèvement des taxes. (Cass. 19 juin 1850 (1), 1^{er} août 1854 (2), 18 décembre 1867) (3). L'article 48 du cahier des charges dispose : « Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, « soit pour le parcours total, soit pour les parcours par- « tiels, d'abaisser avec ou sans conditions, au-dessous des

(1) D. 50. 4. 497.

(2) D. 64. 4. 346.

(3) D. 67, 4. 474.

« limites déterminées par les tarifs, les taxes qu'elle est
« autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront
« être relevées qu'après un délai de trois mois au moins
« pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.
« Toute modification de tarif proposée par la compagnie
« sera annoncée un mois à l'avance par des affiches; la
« perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu
« qu'avec l'homologation de l'autorité supérieure confor-
« mément aux dispositions de l'ordonnance du 15 no-
« vembre 1846. »

Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés doivent être constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations (Art. 48, Orcl. 15 nov. 1846). Si la compagnie applique des taxes sans qu'elles aient été homologuées et sans que les formalités essentielles à leur validité aient été accomplies, elle contrevient aux règlements et elle est passible des peines portées en l'art. 24 de la loi de 1845 (Cass. 28 juin 1851 (1), 3 février 1855 (2).) De plus, les personnes lésées par cette perception illégale peuvent demander une indemnité à la compagnie (Cass. 10 janvier 1849 (3), 19 juin 1850 (4), 21 janvier 1857 (5).)

Le tarif, une fois homologué, a le caractère d'une formule de contrat; lorsqu'il est réclamé par un expéditeur ou voyageur, il doit donc être considéré comme la loi des parties. Mais sa force obligatoire est encore plus considérable: il a force de loi; il s'impose à tous; on ne peut y déroger. La jurisprudence a toujours admis ce principe, qui découle de la nécessité de l'homologation; on ne peut

(1) D. 51. 1. 329. — (2) D. 55. 1. 364. — (3) D. 49. 1. 19. —
(4) D. 50. 1. 197. — (5) D. 57. 1. 169.

citer que quelques arrêts entre les nombreuses décisions judiciaires qui consacrent cette solution. (Cass., 19 janvier 1858 (1), 17 août 1864 (2), 13 février 1867 (3), 22 décembre 1868 (4), 16 mars (5), 6 décembre 1869 (6), 19 janvier (7), 9 mai 1870 (8), 31 décembre 1873 (9), 3 mars (10), 13 mai (11), 21 décembre 1874 (12), 3 août (13), 24 décembre 1877 (14), 14 mai 1878 (15), 14 janvier 1880 (16), 23 août 1882 (17), 13 août 1884 (18), 28 janvier 1885 (19), 6 janvier (20), 8 août 1887 (21), 13 août (22), 26 décembre 1888 (23), 6 mars (24), 7 août (25), 11 décembre 1889 (26), 21 janvier (27), 12 mars (28), 5 novembre (29), 29 décembre 1890 (30), 8 décembre 1891 (31), 10 février (32), 17 février 1892 (33), 26 juin 1893 (34), 13 février 1895 (35), 5 juillet (36), 25 juillet 1895 (37).

Ces décisions ont fait du principe sus énoncé de nombreuses applications ; on peut résumer les plus importantes dans les propositions suivantes : 1° on ne peut déroger aux tarifs par des conventions particulières ni explicitement ni implicitement, 2° Si les tarifs ont été faussement appliqués par erreur, il y a lieu à rectification de

(1) D. 58. 1. 62. — (2) D. 64 1. 381. — (3) D. 67. 1. 71. — (4) D. 69. 1. 79. — (5) D. 69. 1. 184. — (6) D. 70. 1. 149. — (7) D. 70. 1. 362. — (8) D. 70. 1. 362. — (9) D. 73. 1. 242. — (10) D. 75. 1. 171. — (11) D. 75. 1. 467. — (12) D. 75. 1. 304. — (13) D. 79. 1. 235. — (14) D. 78. 1. 254. — (15) S. 78. 1. 423. — (16) D. 80. 1. 160. — (17) D. 83. 1. 128. — (18) D. 85. 1. 178. — (19) S. 85. 1. 501. — (20) D. 86. 5. 62. — (21) D. 88. 1. 388. — (22) D. 89. 1. 142. — (23) D. 89. 1. 110. — (24) D. 89. 1. 235. — (25) D. 89. 1. 224. — (26) D. 90. 1. 372. — (27) D. 90. 1. 320. — (28) D. 90. 1. 370. — (29) D. 90. 1. 358. — (30) D. 92. 1. 356. — (31) D. 92. 1. 301. — (32) D. 92. 1. 317. — (33) D. 93. 1. 155. — (34) S. 95. 1. 43. — (35) S. 95. 1. 190. — (36) Pand. pér. 95. 1. 330. — (37) S. 95. 1. 510.

taxe, 3^e Ils doivent être appliqués et exécutés à la lettre : les tribunaux ne peuvent en restreindre la portée ni en étendre les dispositions par voie d'interprétation, en se basant sur l'équité, sur l'usage, sur une tolérance.

Les tarifs de voyageurs peuvent tous être compris dans une des trois catégories suivantes. 1^{re} tarif legal : c'est celui qui est indiqué par le cahier des charges : il constitue un maximum ; 2^e tarif général : il est applicable à tous les voyageurs, sans autres conditions que celles du cahier des charges, mais il constitue un tarif d'application : ses taxes sont inférieures à celle du tarif legal ; 3^e tarifs spéciaux, dans lesquels on déroge aux clauses du tarif général : les compagnies consentent aux voyageurs des réductions de prix ou une augmentation de confortable ; en échange, les voyageurs se soumettent à des conditions particulières, favorables à la compagnie.

Nous rattacherons à cette section certaines règles, qui, dans l'organisation d'un service de chemin de fer, sont considérées comme relatives à l'exploitation technique, mais dont la raison d'être est la protection du public contre les abus du monopole.

Voici quelles sont ces règles :

1^{re} L'administration se réserve le droit d'approuver le nombre des convois, les heures de leur départ, les stations qu'ils doivent desservir ; à cet effet, quinze jours avant leur mise en exécution, les horaires sont communiqués aux préfets et au ministre des travaux publics, qui peut prescrire les modifications exigées par les besoins du public. (Art. 43. Ord. 1846).

Le rapport portant envoi de l'ordonnance de 1846 développait ainsi les motifs de cette surveillance : « Il faut que, « chaque jour, les compagnies دهند au public, dans

« chaque sens et à des heures de départ commodes, un
« nombre de convois en rapport avec le nombre de voya-
« geurs qui circulent, et en rapport avec l'importance des
« relations établies. Les compagnies, sans doute, sont le
« plus souvent les meilleurs juges des besoins du public
« à cet égard, mais quelquefois elles peuvent se tromper
« dans leur appréciation, et le gouvernement doit avoir le
« droit de pourvoir à ce que cette appréciation peut offrir
« d'erroné et d'incomplet. Une compagnie, par exemple,
« peut quelquefois chercher, dans des vues d'économie, à
« concentrer la circulation dans un trop petit nombre de
« convois journaliers : elle peut adopter des heures de
« départ et d'arrivée qui se combinent mal..... »

L'Etat a dans certaines conventions avec les compagnies renoncé à une partie de ses pouvoirs concernant les tableaux de marche des trains. C'est ainsi que les conventions de 1883 avec les grandes compagnies contiennent toutes un article ainsi conçu : « Sur chacune des lignes concédées
« par la présente convention, le nombre des trains de
« chaque sens que l'administration pourra exiger de la
« compagnie sera fixé à raison de un par 3.000 francs de
« recette kilométrique locale,.... sans toutefois que ce
« nombre puisse être inférieur à trois. Aucune circulation
« de train ne pourra être exigée sur une de ces lignes entre
« 10 heures du soir et 6 heures du matin, tant que la recette
« locale n'aura pas atteint 15.000 francs par kilomètre, à
« moins que l'Etat ne prenne à sa charge toutes les dé-
« penses supplémentaires qu'imposerait à la compagnie la
« création d'un service de nuit. »

2° Les compagnies doivent mettre dans chacun de leurs trains un nombre de places suffisant pour tous les voyageurs qui se présentent, dans les limites d'un maximum

prévu (art. 17 ord. 1846 et 43 cahier des charges). Nous traiterons de cette obligation en détail dans le chapitre suivant.

Une des conséquences de la concession des chemins de fer est que les compagnies ne peuvent se livrer à aucune opération commerciale ou industrielle en dehors des limites de leur concession, mais du moins peuvent-elles organiser tous les services qui sont un développement normal de l'acte de concession. « En effet, dit M. Ruben de Couder, « transporter des voyageurs, c'est non seulement leur « assurer leur place, mais encore leur assurer les facilités « et commodités nécessaires pour que le transport ait lieu « dans les conditions les moins fatigantes, avec même « tout le confort pratiquement réalisable. » De là découle le devoir pour les compagnies d'apporter toutes les améliorations possibles dans les services qui leur sont confiés.

Ainsi la Cour de Cassation a jugé le 29 décembre 1860 (1) que les compagnies ont le droit d'établir des buffets dans leurs gares, soit qu'elles les exploitent elles-mêmes, soit qu'elles les donnent en location.

La question s'est encore posée au sujet des hôtels terminus. La compagnie P. L. M. ayant fait construire un hôtel terminus dans la gare de Marseille, les hôteliers de cette ville lui intentèrent un procès. La Cour d'Aix (5 février 1882) (2) et la Cour de Cassation (19 décembre 1882) (3) reconnurent à la compagnie le droit d'exploiter dans une de ses gares, avec l'autorisation de l'administration, un hôtel destiné à recevoir les voyageurs, parce que cette exploitation, loin d'être une industrie dont la concession lui défendait l'exercice, était une amélioration dans le service des voyageurs, qui leur permettait de se reposer au

(1) S. 61. 4. 556. — (2) S. 82. 2. 469. — (3) D. 83. 1. 57.

milieu d'un voyage trop long pour être effectué sans interruption.

De même, on a jugé que la compagnie pouvait établir, dans ses gares, des boutiques où se vendent les objets les plus utiles aux voyageurs en cours de route : librairie, allumettes, tabac, articles de fumeurs, jouets d'enfants (Paris, 12 mars 1886) (1). Mais les compagnies sont tenues envers les concessionnaires de ces exploitations à toutes les obligations ordinaires, notamment à la garantie qui résulte de l'article 1719 C. civil, et ne peut à leurs dépens améliorer le service des voyageurs. Jugé dans ce sens qu'une compagnie doit garantir un buffetier du trouble qu'elle lui cause en établissant un wagon-restaurant dans un train qui s'arrête à cette gare (Cass. 28 octobre 1895) (2).

II. — Réglementation relative à l'exploitation technique.

Cette réglementation comprend un ensemble de mesures destinées à assurer le bon ordre et la sécurité des voyageurs sur les voies ferrées. La compagnie a le plus grand intérêt à veiller à la sécurité des transports ; car sa responsabilité est gravement engagée en cas d'accidents ; mais malgré cela l'État avait le devoir d'intervenir dans la fixation des mesures préventives d'accidents : ceux-ci présentent sur les chemins de fer un caractère de gravité exceptionnelle, tant à raison de la traction mécanique, qui permet d'obtenir de grandes vitesses et de remorquer des masses considérables, qu'à raison du nombre de personnes convoyées par chaque train. La circulation des trains présente

(1) S. 88. 2. 425. — (2) D. 96. 4. 501.

des dangers spéciaux à la nature du service : les convois suivent tous la même route, tantôt s'y succédant dans le même sens, tantôt marchant en sens inverse sur les lignes à voie unique ; il en résulte des chances de collision qu'on ne rencontre pas pour les voitures sur les routes de terre, et l'impossibilité d'un arrêt instantané contribue à les rendre inévitables. Aussi les pouvoirs publics ont tenu à se réserver la haute main sur l'édiction des précautions susceptibles de parer à ces inconvénients. Ces mesures concernent la voie, le matériel roulant et le mouvement.

A. Voie et stations. — La circulation dans les stations, leur accès, sont réglés par arrêté du préfet du département. (Article 1. ord. 15 nov. 1846.) Ces arrêtés doivent être approuvés par le ministre des travaux publics. Pour mettre fin à la diversité de mesures qu'on trouvait dans les arrêtés préfectoraux et qui étaient la source de difficultés multiples, le ministre a rédigé le 25 septembre 1866 un modèle d'arrêté sur la police des gares, et a invité par circulaire du même jour les préfets à prendre des arrêtés conformes au projet, et à les soumettre à son approbation. Cet arrêté modèle contient les dispositions suivantes. Les cours des gares et stations seront ouvertes une demi-heure au moins avant le départ ou l'arrivée du premier train du matin. La mendicité, les importunités pour indications d'hôtels, offres de service, etc..., sont prohibées. Les employés des compagnies et agents des services de correspondance agréés par elles peuvent seuls transporter les bagages des voitures à l'intérieur des gares. Cet arrêté régleme enfin la circulation et le stationnement des voitures. (Modifié par une circulaire du 22 juin 1878).

L'article 2 de l'ordonn. de 1846 porte : « Le chemin de

« fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état. — La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics, les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien. — Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le ministre, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires. »

L'article 30 du cahier des charges complète ces dispositions: « Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après par l'article 40. »

Les compagnies doivent placer des employés partout où cela est nécessaire pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles, et en général la sécurité du passage des trains (Art. 3 de l'ord. 1846, art. 31 cahier des charges).

Les compagnies sont tenues d'établir des contre-rails dans tous les endroits où le ministre le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité (Art. 5, ord. 1846).

Les compagnies doivent établir le long de leurs lignes tous les appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux et assurant la régularité de l'exploitation (Art. 58, cahier des charges).

B. Matériel roulant. — Les locomotives ne peuvent être mises en service qu'après avoir été soumises à certaines épreuves prescrites, et en vertu d'une autorisation

de l'administration (Art. 7, ord. 1846). Elles doivent être construites d'après les meilleurs modèles, consumer leur fumée, et satisfaire à toutes les conditions exigées ou à exiger par l'administration pour leur mise en service (Art. 32, cahier des charges). Elles doivent être munies d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille, et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée. Elles sont soumises aux prescriptions du décret du 30 avril 1880 sur les machines à vapeur. Une circulaire du 22 février 1848 édicte les précautions à prendre pour empêcher leur départ spontané.

Les essieux des locomotives et voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs doivent être en fer martelé de premier choix (Art. 8, ord. 1846).

Il est interdit de placer dans les trains de voyageurs aucun véhicule monté sur des roues de fonte (Art. 41. ord. 1846, décret du 23 janvier 1889).

Les voitures destinées aux voyageurs doivent être construites solidement et sur les meilleurs modèles, suspendues sur ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois classes au moins ; celles de première classe doivent être couvertes, garnies et fermées à glaces ; celles de deuxième classe, couvertes et fermées à glaces et munies de banquettes rembourrées ; celles de troisième classe couvertes, fermées à vitres, et munies de banquettes à dossier. Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur doivent être d'au moins 45 cent. en largeur, 65 cent. en profondeur et 1 m. 45 en hauteur. Toute voiture de voyageurs portera à l'intérieur l'indication apparente du nombre de places (Art. 12 ord. 1846, art. 32 cahier des charges).

Les dispositions sus-énoncées, qui ont pour objet l'amé-

nagement intérieur des voitures, sont motivées autant par des raisons de sécurité que par la crainte que les compagnies, traitant les personnes comme une marchandise qui ne saurait leur échapper, ne tiennent aucun compte de leur commodité.

Pour conjurer les tentatives criminelles, les voitures doivent être munies d'un signal d'alarme au moyen duquel les voyageurs peuvent appeler l'attention des agents du train. (Circul. 30 juillet, 13 sept. 1880, 15 avril 1884, 10 juillet 1886.) Les cloisons séparatives des compartiments doivent être pourvues de glaces dormantes. Aux termes de l'article 18, ord. 1846, la dernière voiture de chaque convoi doit être munie d'un frein manœuvré à main. Depuis lors, le ministre a prescrit aux compagnies l'adoption pour les voitures des trains de voyageurs de freins continus, mûs par le mécanicien et agissant sur tous les wagons du convoi (Circ. des 29 mars et 2 décembre 1886).

Les voitures doivent être éclairées intérieurement pendant la nuit, et aux passages des souterrains désignés par le ministre. (Art. 24, ord. 1846.)

Le chauffage des voitures, prescrit pour certains trains par des circulaires du 21 mai 1879 et 24 mai 1884, a été rendu obligatoire pour les voitures des trois classes de tous les trains par des circulaires du 16 décembre 1890 et du 24 juillet 1891.

Aucune voiture de voyageurs ne doit être mise en service sans une autorisation du préfet, après constatation que la voiture remplit toutes les conditions prescrites ou à prescrire. (Art. 13, ord. 1846, Art. 32 cahier des charges.)

Le matériel roulant doit être constamment maintenu en

bon état d'entretien. Il est tenu des états de service pour chaque locomotive et wagon, où sont indiqués la date de leur mise en service, leur travail, les réparations qu'ils ont subi, le renouvellement des pièces qui les composent. La compagnie est soumise pour l'entretien de son matériel au contrôle de l'administration ; le ministre prescrit, en cas d'insuffisance des mesures prises par les compagnies, celles qu'il juge nécessaires à la sûreté de la circulation. (Art. 9 et 16 ord. 1846.)

C. Mouvement. — *a)* Composition des trains. Les locomotives doivent être en tête des trains. (Art. 19, ord. 1846). C'est en effet la place d'où le mécanicien peut le mieux surveiller la voie. Les trains de voyageurs ne doivent être remorqués que par une seule locomotive ; la double traction peut toutefois être employée en vertu d'une autorisation spéciale du ministre sur certaines sections à forte rampe, ou en cas d'affluence exceptionnelle, de troubles atmosphériques, etc... (Art. 19). La machine de tête règle la marche du train (Art. 20). Ces dispositions sont destinées à prévenir les déraillements.

Chaque locomotive est accompagnée d'un mécanicien et d'un chauffeur (Art. 19). Nul ne peut être mécanicien s'il ne produit les certificats de capacité dans les formes déterminées par le ministre. Le recrutement des mécaniciens est réglé par une circulaire du 24 août 1891.

Le chef de train doit être en communication avec le mécanicien pour pouvoir donner le signal d'alarme (Art. 23).

Il doit y avoir en tête de chaque train entre le tender et la première voiture contenant des voyageurs autant de wagons ne portant pas de voyageurs qu'il y a de locomo-

tives attelées (Art. 20); disposition destinée à amortir les chocs en cas de collision. Un train de voyageurs ne peut comprendre plus de 24 voitures (Art. 18).

Il est défendu d'admettre dans les trains de voyageurs aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies (Art. 21 ord. 1846, arrêté du 9 janvier 1888).

b) Circulation des trains : Le ministre détermine sur la proposition de la compagnie le sens du mouvement des trains et machines haut-le-pied et les points de croisement sur les lignes à voie unique (Art. 25 ord. 1846). Il détermine également la vitesse maximum que les trains peuvent prendre sur les diverses parties de chaque ligne, et la durée du trajet (Art. 29 ord. 1846).

Avant le départ du train les employés doivent s'assurer que toutes les parties de la locomotive et des wagons sont en bon état (Art. 26). Le même article prescrit de fermer les portières des voitures avant de donner le signal du départ; avec la brièveté des arrêts actuels et le rapprochement des stations, cette mesure ne peut plus être rigoureusement observée. Aucun convoi ne peut partir d'une station avant l'heure réglementaire, ni avant qu'il se soit écoulé depuis le passage du convoi précédent le laps de temps déterminé par le ministre. Des signaux seront établis à l'entrée des stations pour indiquer si ce laps de temps est écoulé. Dès qu'un mécanicien apercevra le signal fermé, il devra ralentir la vitesse de son train (Art. 27). De plus il est placé le long de la voie des agents, pourvus de signaux, à l'aide desquels ils annoncent si la voie est libre, si le mécanicien doit ralentir ou arrêter sa marche (Art. 31). La compagnie est tenue de faire connaître au ministre le système de signaux qu'elle a adopté;

le ministre prescrit les modifications qu'il juge nécessaires (Art. 37).

Les signaux ont été à plusieurs reprises l'objet de prescriptions importantes. Nous nous bornerons à citer les deux principales. Sur les lignes de grand trafic, l'espacement des trains par le temps, prescrit par l'article 27 de l'ordonnance de 1846, a été remplacé par l'espacement par la distance; à cet effet, on a introduit un système de cantonnement des trains par sections, dit block-system, réalisé au moyen de signaux sémaphoriques, et dont l'usage est obligatoire sur les lignes les plus fréquentées (Circ. 13 sept. 1880). Sur les lignes à voie unique, on a prescrit pour éviter les collisions l'emploi des cloches allemandes (Circ. 12 janvier 1882).

Un arrêté du 15 novembre 1883, dit Code des signaux, a été rendu dans le but d'unifier ceux-ci; il édicte un certain nombre de dispositions générales applicables aux signaux de toutes les compagnies; celles-ci conservent d'ailleurs une certaine latitude pour expérimenter, avec l'autorisation de l'administration, des signaux autres que ceux mentionnés dans l'arrêté: mais les règlements de chaque compagnie ne devront renfermer aucune disposition contraire aux prescriptions du Code.

Le mécanicien doit porter constamment son attention sur l'état de la voie, et se conformer aux signaux qui lui sont transmis (Art. 37 ord. 1846). Il doit passer avec précaution sur les points dangereux (Art. 33 et 37).

L'article 34 règle le service de pilotage des trains sur une voie.

Quand un train s'arrête en pleine voie par suite d'accident, il doit être couvert par un signal d'arrêt porté à 500 mètres en arrière. (Art. 32).

Des machines de secours ou de réserve doivent être entretenues constamment en feu et prêtes à partir sur les points de la ligne désignés (Art. 40); certaines stations désignées par le ministre devront être munies de médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident. (Art. 76).

Le ministre a dans bien des cas mission d'examiner les propositions des compagnies concernant l'exploitation technique (Art. 3, 18, 23, 24, 25, 27, 29, 30, 31, 35, 40 de l'ordonnance précitée). Son pouvoir est sanctionné par l'art. 69 ainsi conçu : « Dans tous les cas, ou conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre
« devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la
« compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition
« dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le
« ministre pourra statuer directement. Si le ministre pense
« qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compa-
« gnie, il devra, sauf le cas d'urgence, entendre la com-
« pagnie avant de prescrire les modifications. »

Telles sont les principales mesures prises pour la sécurité des voyageurs. Ce ne sont pas les seules; mais nous avons exposé celles-ci dans une section spéciale parce qu'elles ont le caractère exclusif de règlements de police concernant l'organisation des Compagnies. Sans doute leur observation sera une clause du contrat, mais les voyageurs n'ont pas à intervenir pour en exiger l'exécution; leur violation ne donne pas en elle-même, indépendamment de toute autre circonstance, lieu à réclamation de leur part. Il en est d'autres au contraire qui les touchent de plus près, ce sont des règles qui visent les obligations des compagnies dans leurs rapports immédiats avec les voyageurs ou réciproquement; elles découlent

plus directement du contrat passé entre le transporteur et le transporté ; l'un ou l'autre est lésé par le fait de leur inexécution. Nous avons réservé l'étude détaillée de ces obligations pour les chapitres suivants.

SECTION II. — CONTRÔLE.

L'administration s'est réservé la surveillance des chemins de fer. Les pouvoirs publics avaient édicté des règles spéciales, ils devaient veiller à leur observation et assurer ainsi le bon fonctionnement des chemins de fer. D'un autre côté, l'Etat a passé avec les compagnies des conventions financières, en vertu desquelles il garantit aux porteurs de leurs titres un minimum d'intérêt ; il est devenu ainsi le créancier des compagnies et se trouve intéressé à leur prospérité financière. De ces deux circonstances résulte la nécessité d'une surveillance, exercée par le service dit du Contrôle.

Ce service a été organisé pour la première fois d'une manière complète par l'ordonnance du 15 novembre 1846. Refondu par une loi du 27 février 1850, il a été maintes fois modifié depuis ; il ne s'est guère passé d'année sans qu'un changement y fût apporté. Les derniers règlements sur la matière sont les décrets du 18 septembre 1893 et du 30 mai 1895 ; c'est à eux que le contrôle doit sa forme actuelle. Nous allons indiquer sommairement comment fonctionnent les divers organes de ce service.

Organes de l'Administration centrale. — La direction supérieure du contrôle est confiée au ministre des travaux publics, assisté du directeur général des chemins de fer.

Auprès du ministre sont institués certains comités ou commissions ayant pour mission de l'assister dans la résolution des questions relatives aux chemins de fer. Ces conseils sont :

1^o Le comité consultatif des chemins de fer. Il est composé de membres du Parlement, du Conseil d'Etat, des Chambres de Commerce, de représentants des ministères, d'ingénieurs. Il est présidé par le Ministre des travaux publics. Il est nécessairement consulté sur l'homologation des tarifs, sur l'interprétation des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale, des actes de concession et des cahiers des charges, sur les réclamations et pétitions relatives à la marche des trains. Son avis est facultatif sur les autres questions d'exploitation (Décret du 18 septembre 1893).

2^o Comité de l'exploitation technique des chemins de fer : il est composé du ministre, des directeurs du contrôle de chaque réseau, d'inspecteurs généraux ou ingénieurs en chef de l'Etat. Il examine toutes les questions de police, sûreté, usage des chemins de fer, en particulier les objets ci-après : règlements d'exploitation, amélioration du matériel, de la marche des trains ; mesures préventives d'accidents, inventions.

3^o Commission militaire supérieure des chemins de fer : elle est présidée par le chef d'état-major général de l'armée, et s'occupe de l'usage des voies ferrées par les troupes, de la préparation des transports de mobilisation et de concentration.

4^o Conseil général des ponts et chaussées ; Conseil général des mines : le premier s'occupe des questions de concessions et de travaux publics ; le second s'occupe des

questions concernant le service des ingénieurs des mines.

Agents du contrôle. — A la tête du contrôle de l'exploitation de chaque réseau est placé un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, chargé de la direction. Il siège dans les conseils institués auprès du ministre. Il peut prendre connaissance de tous les documents nécessaires pour constater la situation de la compagnie ; il a la surveillance de toutes les parties du contrôle du réseau.

Le contrôle s'exerce sur tous les services de la Compagnie ; il se divise en quatre branches :

1^o Contrôle de la voie et des bâtiments : son nom indique son but ; il est confié au corps des ponts et chaussées ;

2^o Contrôle de l'exploitation technique réservé au personnel du corps des mines. Il comprend la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des conditions de travail des agents de la compagnie ;

3^o Contrôle de l'exploitation commerciale : il comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions commerciales et économiques intéressant le réseau ; il est confié à des agents du service de l'exploitation commerciale ou à des fonctionnaires de divers ministères :

4^o Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

Le personnel de ces services est divisé en contrôleurs comptables et contrôleurs des travaux.

Le décret du 30 mai 1895 complète l'organisation du service du contrôle par la réglementation des commissaires de surveillance administrative. Ces commissaires sont placés dans les grandes gares sous les ordres des ingénieurs, contrôleurs et inspecteurs généraux du con-

trôle. Leurs attributions sont : assurer le maintien du bon ordre dans la gare où ils résident ; surveiller l'exécution des mesures relatives à la composition et au mouvement des trains ; constater les irrégularités d'exploitation, recevoir les plaintes du public. Ils doivent également exercer leur surveillance sur le service des employés de la voie, le fonctionnement des signaux, l'application des mesures de sécurité, dans les limites de leur circonscription.

D'ailleurs, les commissaires de surveillance administrative ne sont pas seulement des agents du contrôle ; ils sont également, dans l'ordre judiciaire, officiers de police judiciaire et chargés de la constatation des crimes, délits et contraventions relatives à l'exploitation des voies ferrées.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES

SECTION I. — EXAMEN DES OBLIGATIONS

Nous traitons dans ce chapitre des obligations des compagnies dans leurs rapports avec les voyageurs. La principale obligation des compagnies vis-à-vis des voyageurs est de les transporter, mais cette obligation se décompose en beaucoup d'autres secondaires, depuis le moment où le voyageur pénètre dans l'enceinte du chemin de fer jusqu'à son arrivée. La compagnie doit délivrer des billets de place, laisser pénétrer les voyageurs sur les quais, leur fournir une place dans le train qu'ils choisissent, mettre à leur disposition un matériel convenable, leur assurer la jouissance paisible de leur place, les conduire à destination dans les délais convenus, les faire parvenir du quai d'arrivée de leur train à l'extérieur de la gare, assurer leur sécurité.

Étudions séparément chacune de ces obligations; nous verrons ensuite quelle est la responsabilité de la compagnie en cas d'inexécution des clauses du contrat.

I. — Distribuer des billets.

L'article 63 de l'ordonnance de 1846 porte : « Il est
« défendu de monter dans les voitures avant d'avoir pris
« un billet. » Et l'article 4 du tarif général G. V. ajoute :
« Le transport des voyageurs est effectué moyennant le
« paiement préalable du prix de la place. Ce paiement est
« constaté par la délivrance d'un billet. »

Pour permettre aux voyageurs d'accomplir cette obligation, la compagnie doit donc leur délivrer des billets avant leur introduction sur les quais ; cela résulte implicitement de l'article 49 du cahier des charges : « Les
« compagnies sont tenues d'effectuer constamment avec
« soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le
« transport des voyageurs. »

D'après l'article 5 des tarifs généraux homologués :

« La distribution des billets commence dans les grandes
« gares, trente minutes, et dans les autres gares, quinze
« minutes avant l'heure réglementaire du départ du train.
« Elle cesse au plus tôt dans les grandes gares pour les
« voyageurs avec bagages, cinq minutes avant l'heure réglementaire du départ du train. Dans les autres gares
« ou stations, la distribution cesse, soit pour les voyageurs
« avec bagages, soit pour les voyageurs sans bagages,
« cinq minutes avant l'heure ci-dessus indiquée. Toute-
« fois, lorsque le train sera en retard, il devra autant que
« possible être délivré des billets aux voyageurs avec ou
« sans bagages qui se présenteront dans les limites fixées

plus haut avant l'heure annoncée pour le passage du « train en retard. »

Si un voyageur arrivant dans les délais énoncés ci-dessus, trouvait le guichet fermé et ne pouvait partir, la compagnie serait en faute et devrait réparer le dommage éprouvé, sans préjudice de la contravention ; en effet, ces délais sont un minimum pendant lequel les voyageurs doivent être certains d'obtenir des billets.

Si la compagnie a ouvert ses guichets réglementairement, est-elle responsable envers les voyageurs, qui, se présentant dans les délais, n'ont pu à cause de l'encombrement obtenir des billets et partir ? Le Tribunal de commerce de Mons, appelé à juger la question le 13 décembre 1864 (1), se prononça pour la négative. Suivant lui, la compagnie était exonérée de toute responsabilité, l'encombrement était un cas de force majeure. D'après Cottelle (*Dom. Int.*, p. 187), en généralisant cet arrêt, on est en droit de dire que les compagnies peuvent sans reproche fermer le guichet selon le règlement, quelle que soit l'affluence des voyageurs. Cette solution, présentée sous la forme de principe absolu, nous paraît inadmissible. Dans bien des cas, la compagnie peut prévoir ces encombrements, soit que la cause de cette affluence se reproduise périodiquement, comme une foire, un marché, soit qu'elle soit probable, comme en cas de fête locale, d'arrivée d'un souverain étranger, etc... Dans toutes ces circonstances, c'est aux compagnies à prendre leurs mesures pour satisfaire aux besoins du public en avançant l'heure d'ouverture normale des guichets, ou en ouvrant des guichets supplémentaires. Elles peuvent encore poster à l'entrée

(1) Cité par Féraud Giraud, t. III, p. 182.

des bureaux de distribution des employés spécialement chargés de viser les pièces des militaires, en cas d'appel de troupes, etc... Les fluctuations dans le mouvement des voyageurs sont inhérentes à la nature même du transport qui a facilité si rapidement les déplacements, et admettre trop aisément la force majeure en ces matières, dans les cas d'application les plus fréquents, rendrait illusoire la disposition de l'article 49 du cahier des charges.

Dans certains cas, d'ailleurs rares, la compagnie pourra arguer de l'encombrement pour repousser les réclamations à la suite d'événements imprévus, d'impossibilité fortuite, de circonstances exceptionnelles. C'est, croyons-nous, aux tribunaux d'apprécier suivant les faits de la cause si la compagnie a pris des mesures suffisantes, a mis en œuvre tous ses moyens d'action, et à définir et limiter en conséquence sa responsabilité.

Dans un cas particulier, le Tribunal de commerce du Havre a jugé que « si la compagnie dessert deux lignes « dont le départ s'effectue à peu près simultanément et « n'ouvre qu'un guichet, elle apporte un retard et même « un empêchement pour un certain nombre de personnes « qui auraient pu sans cet encombrement partir en temps « utile....., et que ce défaut d'organisation dans la distribution des billets est une faute dont la compagnie doit « réparation à raison du préjudice éprouvé. » Le Havre, 29 janvier 1884 (1).

Les compagnies en vue d'empêcher ces encombrements qui peuvent engager leur responsabilité, ont donné aux voyageurs la faculté de retirer leur billet en permanence dans certaines grandes gares où le mouvement est inces-

(1) La « Loi » du 20 avril 1884.

sant (P. O. et P. L. M.). La même mesure est prise par la compagnie d'Orléans dans les petites stations desservant les plages de Bretagne, où le personnel, forcément restreint, deviendrait insuffisant au moment où les voyageurs rentrent en masse vers Paris. Enfin, dans les grandes villes, particulièrement à Paris, des compagnies font délivrer des billets à l'avance dans les bureaux succursale pour tous les trains du jour, et même parfois du lendemain. Ces mesures sont très propres à diminuer la responsabilité des compagnies en cas d'affluence exceptionnelle, car le voyageur commettrait une imprudence en n'en profitant pas.

Les chefs de gare ou les receveurs doivent ne délivrer de billets que pour les stations desservies par les trains que prennent les voyageurs ; ces agents sont responsables des fautes commises. Ils peuvent refuser de délivrer des billets si le train pour lequel on leur en demande est composé du nombre maximum de voitures fixé par la loi et si ces voitures sont complètes.

Notons en terminant que, suivant le droit commun, les compagnies ne sont pas forcées d'échanger la monnaie aux guichets de distribution : le voyageur doit fournir son appoint. (Cass. 6 janvier 1872) (1).

II. — Accès des Quais.

L'article 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 interdit à toute personne étrangère au service du chemin de

(1) D. 72. 4. 46.

fer de s'introduire dans son enceinte, d'y circuler ou stationner. Cette prohibition, qui vise le public, ne s'applique pas aux voyageurs munis de billets. Ceux-ci doivent être introduits dans les salles d'attente et de là sur les quais d'embarquement. Les salles d'attente doivent être mises à la disposition des voyageurs le jour et la nuit, dès qu'un stationnement est nécessaire (dépêche ministérielle du 6 mai 1863) ; elles doivent être chauffées et éclairées et garnies de sièges ou de bancs (Circ. 29 juillet 1867). Au moment du passage des convois, les employés doivent appeler les voyageurs dans les salles d'attente ; d'ailleurs un appel collectif suffit ; on ne saurait exiger un avertissement individuel (Aix, 16 mars 1866) (1). Lorsque des voyageurs sont oubliés dans les salles d'attente et manquent leur train par la négligence des employés, une circulaire ministérielle du 6 novembre 1858 prescrit aux compagnies de diriger ces voyageurs vers leur destination par le train qui suit immédiatement celui qu'ils ont été mis dans l'impossibilité de prendre, sans avoir égard à la nature du billet dont ils sont porteurs, à la composition du train et à la classe de voitures qu'il contient, ajoutant toutefois que si le train ne contient que des voitures de première classe, il convient autant que possible de placer dans un compartiment spécial les voyageurs attardés porteurs de billets de deuxième et de troisième classes.

Au début des chemins de fer, les voyageurs étaient enfermés dans les salles d'attente, dont on n'ouvrait les portes donnant accès aux quais que quelques minutes avant le départ des trains. De cette pratique, résultaient des bousculades, l'encombrement des guichets par des

(1) Bull. ann. 1868, p. 177.

voyageurs peu intéressés à arriver à l'avance, et introduction exclusive sur les plateformes de quelques privilégiés. Pour remédier à ces inconvénients, une circulaire ministérielle du 22 juin 1863, complétée par une seconde du 22 décembre 1866, recommandait aux compagnies d'expérimenter l'admission directe des voyageurs sur les quais. Cet essai ayant donné des résultats satisfaisants, une circulaire du 10 janvier 1885 invita les compagnies à généraliser le système dans un bref délai. Certaines compagnies, opposées dès l'origine à ces mesures, redoublèrent leurs représentations, objectant que l'état de choses qu'on voulait leur imposer était incompatible avec la bonne police des gares. Un nouvel examen de la question par le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer aboutit à l'émission d'un avis favorable à la réforme, et une circulaire du 10 mars 1885 prescrivit aux compagnies l'application immédiate et générale du libre accès des quais, sauf exception : 1^o pour certaines gares présentant des conditions d'exploitation particulières ; la liste de ces gares doit être soumise à l'approbation du ministre, avec les raisons susceptibles de justifier l'exception ; 2^o pour certains moments d'affluence inusitée, ou en cas de circonstances exceptionnelles, d'incidents imprévus. La libre admission des voyageurs sur les quais est donc obligatoire pour les compagnies. Elle a pour effet de rendre beaucoup plus rares les cas où la responsabilité des compagnies est engagée en cette matière, car les voyageurs sont intéressés à arriver de bonne heure pour choisir leur place dès que les trains sont formés, et les compagnies évitent ainsi les encombrements aux guichets, les erreurs dans l'enregistrement des bagages, les bousculades, alors que le stationnement dans les salles d'attente, comme il

se pratique encore sur l'Ouest, était cause d'un grand désordre. D'autre par, il est résulté de la réforme une diminution du devoir de surveillance de la compagnie ; il était juste en effet qu'en augmentant la liberté du public, on exigeât qu'il apprit à se conduire lui-même et se prémunit contre les chances d'accidents en redoublant de vigilance. C'est ainsi que le 24 mars 1885 (1), le Tribunal civil de la Seine déclarait irresponsable une compagnie, à l'occasion d'un accident dont avait été victime un voyageur en se tenant imprudemment trop près des rails à une station.

Des instructions ministérielles invitent les compagnies à permettre l'accès des quais aux personnes non munies de billets, accompagnant des voyageurs dont l'état réclamerait des soins particuliers. Les compagnies tolèrent aussi en général que les parents ou amis des voyageurs les accompagnent sur les quais ; quelques unes ont subordonné cette faculté au paiement d'une redevance minime au profit des œuvres de bienfaisance de la compagnie, en l'étendant à quiconque voulait pénétrer sur les quais. Cette perception n'a jamais été homologuée. Le ministre des travaux publics a, par décision du 2 décembre 1889, refusé d'homologuer le tarif spécial qui était présenté à son approbation à ce sujet par la compagnie du P.-L.-M., en se basant sur un avis du Comité consultatif des chemins de fer du 15 novembre précédent, ainsi conçu : « L'admission sur les quais non seulement des personnes qui viennent accompagner ou attendre des voyageurs, mais encore de toutes celles qui auront payé 10 centimes, quel que soit l'objet pour lequel ces personnes désirent

(1) Bull. ann. 1885, p. 236.

« y être admises, ne se rattache pas au service de transport donnant lieu à l'établissement des tarifs homologués ou de frais accessoires arrêtés par l'administration. »

Les compagnies prétendent dès lors que cette taxe est le résultat d'une simple convention de droit commun intervenant entre la compagnie et les personnes qui acceptent de la payer pour obtenir un passage sur les quais, que l'article 61 de l'ordonnance de 1846 permet de leur refuser.

Cette perception constitue, croyons-nous, une pratique illégale (art. 44, Ord. 1846) mais comme tout le monde y trouve son avantage, personne ne s'en est encore plaint.

III. — Avoir des places en nombre suffisant.

L'article 43 du cahier des charges porte : « A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer », et l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 dispose : « tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics. »

Cette obligation qui n'existait pas à l'encontre des anciens voituriers, dont les ressources à tous égards

étaient fort restreintes, pouvait à juste titre être imposée aux compagnies de chemins de fer, à raison du monopole de fait dont elles jouissent et des moyens d'action dont elles disposent. Dans le rapport au roi qui a précédé l'ordonnance de 1846, le ministre motivait de la façon suivante la disposition de l'article 17 : « Il est évident que les
« chemins de fer, devenant en quelque sorte pour les
« localités qu'ils desservent, une voie unique de commu-
« nication par la suppression presque immédiate de tout
« moyen de transport sur les anciennes voies parallèles,
« il est indispensable de poser la règle générale que tout
« convoi ordinaire doit contenir un nombre suffisant de
« voitures de toutes classes. Le public prévenu des heures
« de départ doit trouver à ces mêmes heures et à son
« désir des moyens certains de transport. Cette obliga-
« tion imposée aux compagnies ne peut être contestée :
« elle doit être la loi de tous les chemins de fer. »

Avant l'ordonnance de 1846, la jurisprudence n'appliquait pas les peines de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845 aux infractions de l'article 43 du cahier des charges, pensant qu'on ne pouvait donner une sanction pénale à la violation du cahier des charges qui n'était, suivant elle, qu'un contrat non susceptible de répression. (Cass. 10 mai 1844) (1). Après la publication de l'ordonnance, la compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, condamnée à l'amende pour infraction aux obligations imposées par l'article 17, soutint en appel devant la Cour de Colmar que les dispositions de cet article ne se rapportaient ni à la police, ni à la sûreté du chemin de fer, mais visaient un intérêt privé, et qu'excédant

(1) D. 44. 4. 268.

par là le pouvoir de réglementation de l'administration, elles étaient illégales, par suite non obligatoires. La Cour de Colmar déclara avec raison que la disposition de l'article 17 constituait une mesure d'ordre public, comme intéressant l'ensemble des voyageurs, qu'elle était certainement au moins une mesure d'exploitation, et qu'elle avait donc été prise conformément aux pouvoirs énoncés en l'article 21 de la loi (23 février 1848) (1). La doctrine et la jurisprudence sont maintenant d'accord sur ce point. (Cass. 22 avril 1854 (2), Montpellier, 24 novembre 1854 (3), Montpellier, 14 juin 1873) (4).

En cas d'insuffisance de places, l'agent qui devait présider à la composition du train est responsable de cette infraction.

Examinons les limites de l'obligation édictée par l'article 17.

Les compagnies doivent avoir un nombre suffisant de places dans chacune des trois classes. Si donc, un voyageur est placé dans une voiture d'une classe supérieure à celle mentionnée sur son billet, par suite de défaut de place dans cette dernière classe, il y a contravention à l'article 17 de l'ordonnance (Grenoble, 2 avril 1870) (5). Le voyageur ainsi déclassé pourrait-il se plaindre ? On ne voit sur quel préjudice il baserait sa demande, car le changement aura en général tourné à son avantage ; mais nous ne croyons pas qu'il en soit de même pour les voyageurs dont le compartiment a été ainsi envahi ; en effet, comme le fait fort bien remarquer M. Féraud-Giraud, ces voyageurs choisissent la première classe, non seulement en

(1) D. 48. 2. 124. — (2) D. 54. 4. 214. — (3) D. 55. 2. 125. — (4) D. 73. 2. 237. — (5) Bull. ann. 1870, p. 141.

vue du confortable, mais aussi pour éviter la fréquentation de gens grossiers ou malpropres. C'est surtout le cas pour les trajets très courts. Si on fait monter en première, au gré des employés, des voyageurs de troisième, le but que voulaient atteindre les voyageurs porteurs de billets de première est manqué (Colmar précité). Et nous croyons que leur réclamation serait fondée, même si on avait fait monter des voyageurs d'une classe inférieure pour éviter la perte de temps qui résulte de la recherche de places rares et disséminées. D'ailleurs les compagnies ne peuvent exiger aucun supplément des voyageurs déclassés pour une faveur qu'elles ont presque imposée. Si, par suite d'affluence, on fait monter des voyageurs de troisième en première, le voyageur de première qui, à une station suivante, ne trouve plus de place dans cette classe, peut-il exiger qu'on fasse descendre les voyageurs déclassés pour obtenir la place à laquelle il a droit? Nous ne le pensons pas; c'est par le fait de la compagnie que le voyageur déclassé occupe une place de classe supérieure; on ne peut le contraindre à descendre, ce qui lui imposerait l'ennui d'un déplacement nouveau (en sens contraire, Seine, 17 avril 1895) (1).

Par application de l'article 17, la compagnie ne peut forcer les voyageurs à monter dans une classe inférieure à celle portée sur leur billet. Si le voyageur accepte ce déclassement, la compagnie doit lui rembourser la différence de prix afférente au changement de classe; mais il peut, s'il le préfère, refuser de partir et exiger le remboursement intégral de la somme qu'il a payée. On a même décidé que le voyageur avait dans ce cas le droit de se

(1) Revue prat. 1895, p. 330.

faire transporter à destination aux frais de la compagnie (Trib. comm. Seine, 12 octobre 1853) (1). A plus forte raison, la compagnie est en faute, si elle ne met à la disposition des voyageurs que des wagons de marchandises à la place de voitures destinées au transport des personnes (Trib. de comm. de Toulouse, 12 juillet 1889) (2).

La compagnie doit procurer des places à tous les voyageurs qui se présentent, non seulement au point de départ du train, mais aussi aux stations intermédiaires et spécialement aux embranchements où les voyageurs arrivent par un train en correspondance et munis de billets directs (Cass. 22 avril 1854 (3) Bourg 12 janvier 1882) (4).

D'ailleurs la compagnie n'est pas obligée de fournir à plusieurs personnes voyageant ensemble des places dans le même compartiment; les parents eux-mêmes ne peuvent exiger que leurs enfants mineurs soient placés avec eux, en invoquant leur devoir de surveillance et leur responsabilité (Amiens 24 mai 1877 (5), Dépêche minist., 21 octobre 1856).

Cette dernière dépêche décide aussi que si les compagnies ont le droit de répartir les voyageurs suivant les besoins du service, les employés ne doivent user de ce droit qu'avec convenance.

Les compagnies ont depuis quelques années augmenté le nombre des voitures directes sans transbordement pour les embranchements de quelque importance. C'est là une

(1) Journ. des Trib. de comm., 1853, p. 380.

(2) D. 89. 3. 40.

(3) D. 54. 1. 214.

(4) Cité par Palaa. Dict., t. 4, p. 80.

(5) S. 78. 2. 90.

simple commodité offerte au public, et non un droit pour lui. Le voyageur qui, trouvant ces voitures complètes, serait forcé de monter dans une autre partie du train et de changer à la gare de jonction ne pourrait pas exiger l'adjonction d'une autre voiture directe.

Dans l'arrêt précité du 22 avril 1854, la Cour de cassation signale dans quels cas l'inexécution des prescriptions de l'article 17 ne constitue pas une faute pour la compagnie : c'est lorsqu'elle peut arguer d'une autorisation du ministre des travaux publics pour la composition des voitures formant le train, ou de ce que le train avait atteint son maximum de voitures, ou encore d'un cas de force majeure.

On peut en effet ranger sous ces trois chefs, emploi du nombre maximum de voitures, cas de force majeure, autorisation du ministre, les circonstances qui exonèrent la compagnie de toute responsabilité.

L'article 18 de l'ordonnance de 1846 fixe à 24 le nombre maximum des voitures entrant dans la composition d'un convoi, dans l'hypothèse où elles sont à quatre roues, et laisse au ministre la détermination de ce maximum lorsque le train contient des voitures à six roues. D'autre part, l'article 64 interdit d'admettre dans une voiture plus de voyageurs que le comporte le nombre de place indiqué conformément à l'article 14. Lors donc qu'un train est composé de 24 voitures et que les voitures sont complètes, la compagnie a rempli toute son obligation et n'est plus responsable du défaut de places pour les voyageurs qui se présentent.

Le maximum de 24 voitures est fixé pour tous les trains ordinaires de voyageurs, quelles que soient la vitesse et l'importance des déclivités ; il n'existe pas en France d'ex-

press « limited » à nombre de places réduit, comme en Angleterre. Bien que certains trains rapides ne puissent soutenir leur vitesse de marche réglementaire qu'à la condition de n'être composés que d'un nombre restreint de voitures, il faut conclure, en l'absence des textes permissifs, que les compagnies sont en faute, si dans ces trains il y a un nombre insuffisant de places. C'est à elles à se soustraire à la responsabilité de ce chef en établissant leurs tableaux de marche en considération de la puissance de leurs locomotives, ou en dedoublant leurs trains de vitesse aux moments d'affluence exceptionnelle.

Le décret du 9 mars 1889 a donné au ministre la faculté d'autoriser la mise en circulation des trains dits légers, soumis à une réglementation particulière, et entre autres, à cette condition que les véhicules qui les composent soient portés sur 16 essieux au plus. Il ne peut donc plus être question pour ces convois du maximum habituel établi pour les trains ordinaires : en effet, ces essieux représentent 8 voitures ordinaires, ou 4 voitures doubles à 4 essieux, ou 3 voitures portées sur 3 essieux.

Aux termes de l'article 17 de l'ordonnance de 1846, le ministre peut accorder aux compagnies des autorisations spéciales et révocables, les dispensant d'avoir des voitures de chaque classe dans certains trains. Presque toutes les compagnies ont profité de cette faculté pour organiser des trains rapides ne contenant que des voitures de première. En motivant l'obligation édictée par l'article 17, le ministre ajoutait dans son rapport : « Mais, d'un autre côté, « on conçoit aussi que dans l'intérêt même du public cette « obligation ne peut pas s'étendre à certains convois, par « exemple aux convois qu'on appelle directs, qui ne s'arrêtent pas aux stations intermédiaires, ou qui ne s'arrêtent

« qu'à un petit nombre de ces stations, et qui sont généra-
« lement animés d'une vitesse qui n'est pas encore néces-
« saire à toutes les classes de la société. » Malgré cette der-
nière raison donnée dans l'exposé, l'exclusion des deuxième
et troisième classes dans les express a maintes fois soulevé
de vives objections, et il faut reconnaître, au point de vue
économique, que les voyageurs peu aisés sont aussi in-
téressés que les plus fortunés à profiter d'une économie
de temps. Mais il faut aussi considérer qu'à raison du
surcroît nécessaire de traction et de la détérioration
plus grande du matériel, le revient kilométrique des
express est pour la compagnie sensiblement supérieur
au coût des trains omnibus, et que, la loi française ne
permettant pas la majoration des tarifs pour les transports
par trains rapides, il n'est pas injuste de la rémunérer du
supplément de dépense qu'occasionnent ces trains, en n'y
admettant que les voyageurs qui prennent les places les
plus chères. Notons d'ailleurs que la plupart des trains
express transportent aujourd'hui les voyageurs de toutes
classes, au moins sous la condition d'effectuer un parcours
d'une longueur déterminée, et que plusieurs des trains
les plus rapides, affectés aux transports internationaux,
tels que ceux de Calais et de Bâle, comprennent des voi-
tures de deuxième classe. Il suffirait, pour supprimer
cette apparence d'inégalité que quelques-uns trouvent
choquante, de réformer le cahier des charges en établis-
sant, comme à l'étranger, des majorations de prix pour
les express, où l'on admettrait les trois classes.

Enfin, la force majeure exonère la compagnie de toute
responsabilité. Qu'entendre par là ? La Cour de cassation,
dans son arrêt du 22 avril 1854 (1), définit la force majeure :

(1) D. 54. 4. 214.

« un événement ou accident impossible à prévoir. » Pour constituer en cette matière un cas fortuit, il faut en effet qu'un événement ait dépassé les limites d'une sage prévoyance. La compagnie P. L. M. avait soutenu en 1854 devant la Cour suprême, que l'administration d'un chemin de fer était libérée de l'obligation de l'article 17 dès qu'elle avait formé ses trains de façon à satisfaire aux besoins présumés du parcours, et qu'on ne pouvait lui imputer à faute l'erreur qu'elle aurait commise dans sa combinaison. La Cour déclara qu'admettre une telle prétention serait faire dépendre l'exécution de la loi du libre arbitre des compagnies.

Dans les cas d'affluence exceptionnelle, mais probable, c'est aux chefs de gare à avertir les agents des gares de formation, en leur indiquant l'importance des foires, fêtes, pèlerinages, et à ces derniers de comprendre dans leurs trains le nombre de places nécessaires.

La force majeure suppose un événement qu'on n'a pu ni prévoir ni empêcher ; elle est abandonnée dans chaque affaire à l'appréciation des tribunaux.

D'après une décision ministérielle du 21 octobre 1856, les employés sont tenus de faciliter aux voyageurs la recherche des places inoccupées, surtout aux stations où l'arrêt est très court.

L'article 22, § 3 du cahier des charges porte : « L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque « classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux « femmes voyageant seules. » Tous les trains ne contiennent donc pas des compartiments de dames seules ; les compagnies ne sont forcées d'en mettre que dans ceux qui ont été désignés par le ministre. Des affiches doivent faire connaître ces trains au public, et dans les convois

une plaque doit être apposée pendant toute la durée du trajet aux panneaux des caisses ainsi réservées, avec l'indication « Dames seules » (arrêté du 1^{er} mars 1864, art. 1). Une femme voyageant seule par ces trains peut exiger une place dans ce compartiment, à moins qu'il ne soit complet, car aux termes de l'arrêté, la compagnie n'est tenue d'affecter qu'un seul compartiment à ce service.

Les infractions à ces obligations sont diversement appréciées par les tribunaux. Le 18 août 1872, à l'arrivée à Chantilly du train 36 Amiens-Paris, le chef de gare fait monter six hommes à destination de Paris dans le compartiment des dames seules, occupé par une dame, et fait enlever la plaque. Le tribunal correctionnel de Senlis, saisi de l'affaire, considérant que le chef de gare n'a fait monter des hommes dans le compartiment que parce que le train, complet ailleurs, ne comportait pas d'autres places libres, renvoie le prévenu des fins de la poursuite (25 sept. 1872) (1). Appel du ministère public : La Cour d'Amiens infirme le jugement et prononce deux amendes distinctes, l'une pour introduction d'hommes, l'autre pour enlèvement de l'écriteau (29 nov. 1872) (2). L'arrêt se fonde en ce qui concerne la première condamnation sur l'article 32 du cahier des charges, qu'il considère comme un règlement d'administration publique, et sur la circulaire du 9 mars 1863, par laquelle le ministre exige des compagnies l'exécution de l'article 32. La Cour de cassation, à qui l'affaire est déférée, rend le 2 mai 1873 (3),

(1) D. 73. 2. 41.

(2) D. 73. 2. 41.

(3) D. 73. 1. 172.

un arrêt qui annule la première condamnation relative à l'introduction des hommes et maintient celle relative à l'enlèvement de la plaque. D'après elle, « ni la loi du « 45 juillet 1843, ni l'ordonnance de 1846, n'imposent « aux compagnies l'obligation formelle de réserver à « chaque train des compartiments aux dames voyageant « seules, et s'il existe dans l'arrêt du 1^{er} mars 1861, une « disposition ayant pour objet d'empêcher les voyageurs « de s'introduire dans les compartiments qu'une compa- « gnie aurait entendu réserver, il est reconnu que cet « article n'impose aucune obligation avec sanction pénale « aux employés de chemins de fer. » D'un autre côté, « le cahier des charges, loin d'être un règlement d'admi- « nistration publique, n'est autre chose qu'un contrat « intervenu entre l'État et les compagnies, et la violation « des obligations conventionnelles qu'il impose n'est pas « dès lors de nature à être réprimé par des condamnations « pénales, à moins que, par une disposition expresse, ce « qui n'existe pas en l'espèce, la loi n'en ait autrement « disposé, et d'autre part, les circulaires ministérielles « ne peuvent être assimilées à des règlements et jouir de la « même sanction pénale; il suit de là que le fait d'intro- « duction ne constitue aucune contravention prévue soit « par la loi, soit par les règlements. » La Cour suprême déclare la condamnation relative à l'enlèvement de la plaque justement fondée sur les dispositions des articles 1 et 3 de l'arrêt de 1861.

Cet arrêt a provoqué de nombreuses protestations dans la doctrine. D'après M. Lamé-Fleury (Bull. au. 1873, p. 129), la Cour de cassation aurait dû annuler les deux condamnations prononcées par la Cour d'Amiens. Peu importe que les obligations dont il s'agit dérivent l'une

d'une circulaire, l'autre d'un arrêté et que l'arrêté fasse mention d'une sanction pénale; l'une et l'autre de ces décisions ministérielles sont prises en exécution du cahier des charges, à la violation duquel on ne saurait appliquer la sanction de l'article 21 de la loi de 1845. Tel est aussi l'avis de M. Picard, (t. 3, p. 188.) MM. Palaa, (art. Supp. comp^{ts} réservés, III) et Féraud-Giraud, (t. 3, n^{os} 138 et suiv.,) approuvent au contraire l'arrêt de la Cour d'Amiens, et nous nous rallions à leur opinion. En effet, nous avons vu en traitant de la législation en matière de chemins de fer que les cahiers des charges des compagnies, une fois approuvés, ont force légale. Par suite, les décisions que le ministre prend pour leur exécution ne constituent pas un excès de pouvoir et comportent la sanction de l'article 21; et cela quelle que soit la forme de ces décisions, arrêtés ou circulaires, car l'article 79 de l'ordonnance de 1846 ne distingue pas.

Or, dans le cas qui nous occupe, le cahier des charges donne à l'administration le droit d'exiger l'affectation exclusive d'un compartiment aux dames voyageant seules. En vertu de ce droit et en exécution de cet acte réglementaire, un arrêté ministériel du 1^{er} mars 1861 et une circulaire du 9 mars 1863 prescrivent aux compagnies de réserver ce compartiment et règlent les questions de police qui y sont relatives : ne trouve-t-on pas là toutes les conditions légales pour que les infractions à ces mesures soient réprimées par les peines de l'article 21.

Nous croyons donc que les compagnies ne peuvent impunément contrevenir aux règlements sur la police des compartiments réservés.

D'ailleurs, quand un voyageur s'introduit de sa propre autorité dans un compartiment de dames seules, la juris-

prudence reconnaît que ce fait constitue une contravention : c'est aussi que le Tribunal correctionnel de la Seine condamna le 29 juin 1873 le marquis de X*** — pour avoir « voyagé dans le compartiment des dames seules de » Paris à Boulogne-sur-Mer, infraction prévue et punie « par les articles 1 et 2 de l'arrêté du 1^{er} mars 1864 et de « la loi du 15 juillet 1845 ». Dans ce sens, Nancy, 4 août 1887 (1) et tribunal correctionnel de Tonnerre 29 décembre 1889 (2). Seine, 21 février 1897 (3). Il n'y a du reste contravention dans le fait de s'introduire dans le compartiment des dames seules qu'autant qu'il y a une plaque appendue ostensiblement. Limoges, 7 juin 1888 (4).

Il est admis que les femmes voyageant avec des enfants, garçons ou filles, peuvent monter dans les compartiments de dames seules; en effet, comme le fait remarquer M. Feraud-Giraud, les compartiments ont pour but d'empêcher qu'un homme puisse venir se placer à côté des dames et non de soustraire ces dernières au désagrément qu'il peut y avoir à voyager en compagnie d'enfants jeunes.

L'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 défendant de fumer dans les voitures, sauf dérogation autorisée par l'administration, les compagnies ont, sur l'invitation du ministre, été amenées à réserver des compartiments spéciaux aux fumeurs; mais il n'y a pas là d'obligation pour elles : la diversité des conditions d'exploitation et de composition des trains empêche d'ériger

(1) D. 88. 2. 49.

(2) Journal de minist. pénit., 1890, p. 115.

(3) Paris, par. 97. 2. 175.

(4) Journal des Parquets, 88. 2. 146.

cette disposition en règle absolue. Toutefois, en présence de l'usage toujours croissant du tabac, le ministre reconnaissait dans une circulaire du 20 juin 1891 qu'il était nécessaire d'augmenter le nombre des compartiments de fumeurs de façon à ce que chaque train en contint un, sinon deux, pour chaque classe.

On a soutenu que la compagnie ne pouvait forcer un voyageur qui ne trouve pas d'autre place à monter dans les fumeurs et à subir ainsi une dérogation à un règlement de police au bénéfice duquel il n'a pas renoncé. Nous croyons que la responsabilité de la compagnie en ce cas serait considérablement atténuée par ce fait que c'est en vertu de l'autorisation de l'administration et même sur ses instructions que la compagnie affecte des compartiments spéciaux aux fumeurs. En sens inverse, les employés ne peuvent obliger une personne à descendre du compartiments des fumeurs, sous prétexte qu'elle ne fume pas, pour donner sa place à un voyageur qui fume.

IV. — Fournir aux voyageurs un matériel convenable.

Aux termes de l'ordonn. de 1846, « les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide; elles devront être commodess et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs. Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins 45 centimètres en largeur, 65 centimètres en profondeur, et 1 m. 45 en hauteur » (Art. 12). « Les voitures de toute espèce seront constamment maintenues dans un bon état d'entretien » (Art. 16).

L'article 32 du cahier des charges dispose de son côté :
« Les voitures de voyageurs devront être faites sur les
« meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions
« réglées ou à régler pour les voitures servant au
« transport des voyageurs. Elles seront suspendues sur
« ressorts et garnies de banquettes. Il y en aura de trois
« classes au moins. Les voitures de première classe
« seront couvertes, garnies et fermées à glaces, celles de
« deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces et
« auront des banquettes rembourrées ; celles de troisième
« classe seront couvertes, fermées à vitres, et munies de
« banquettes à dossier. Les voitures de voyageurs seront
« de bonne et solide construction. Elles seront constam-
« ment entretenues en bon état. »

Les voyageurs peuvent donc, en vertu de ces articles, exiger que les voitures mises à leur disposition présentent les conditions de confortable et de dimensions qui y sont indiquées, et de plus qu'elles soient entretenues en bon état, en particulier qu'elles soient propres et pourvues de tous les appareils que les règlements ont reconnus nécessaires à la sûreté. Par suite, si pour user leur vieux matériel, les compagnies font entrer dans la composition des trains des voitures détériorées et devenues par là peu confortables, leur responsabilité sera engagée ; elles invoqueraient en vain l'autorisation donnée par l'administration de maintenir en service de pareils véhicules.

Mais là ne s'arrête pas l'obligation de la compagnie : elle doit, d'après l'article 32 du cahier des charges, construire ses voitures sur les meilleurs modèles. S'en suit-il que le voyageur qui ne trouve pas dans le train un wagon du dernier modèle et doit prendre place dans un wagon d'un type ancien puisse demander à la compagnie

une indemnité? Certainement non; en effet, comme remarque M. Ruben de Couder, (*Supplément Ch. de fer*, p. 35,) il faut s'arrêter devant une exigence irréalizable dans la pratique; les compagnies ne procèdent pas tout d'une pièce à la réfection de leur matériel roulant; elles introduisent, au fur et à mesure des besoins nouveaux, des types de voitures plus perfectionnés. D'où la conséquence qu'il peut y avoir sur une même ligne, voir même dans un même train, des voitures de différents modèles, sans que leur responsabilité soit engagée.

En 1892, un voyageur avait pris place, dans l'express de Lyon à Bordeaux, dans une voiture de deuxième classe de la compagnie d'Orléans, construite sur un ancien modèle. Incommodé par les cahots et la trépidation du wagon, il avait dû changer de voiture, et réclamait de ce chef des dommages intérêts à la compagnie.

Le tribunal de Lyon avait fait droit à sa demande, le 18 juin 1892 (4). « Attendu que la compagnie, sans s'en « tenir strictement aux conditions qui lui sont imposées « par son cahier des charges, a contracté vis-à-vis du « public l'obligation, sinon expresse du moins tacite, de « transporter les voyageurs dans des conditions d'hygiène, « de sécurité et de confortable conformes aux progrès « réalisés; qu'en effet, la compagnie a constamment et « depuis 1846 transformé son matériel, réservant ses « vieux wagons pour les parcours de courte durée, attribuant au contraire ses nouveaux modèles aux longs « parcours; que par suite de cet état de choses le public « est en droit de compter sur des wagons adaptés aux « parcours qu'il a à effectuer; que cela est si vrai

(4) D. 94. 1. 275.

« qu'aucune compagnie n'oserait actuellement mettre à
« la disposition des personnes voyageant par les trains
« rapides et pour les longs trajets des wagons de modèle
« ancien, mais cependant strictement conformes aux
« prescriptions du cahier des charges ; que si l'une d'elles
« agissait ainsi, elle violerait évidemment non la lettre
« peut-être, mais l'esprit d'un contrat, qui a toujours été
« interprété par un tacite accord dans ce sens du perfec-
« tionnement continu du matériel mis à la disposition du
« voyageur..... »

Sur pourvoi de la compagnie, la Cour de cassation le 8 janvier 1894 (1) infirma le jugement du tribunal de Lyon par les motifs suivants : « Attendu que les obligations réciproques des compagnies de chemins de fer et du public sont réglées par les lois, ordonnances et décrets, et par les cahiers des charges desdites compagnies ; attendu qu'aux termes de l'article 12 de l'ordonnance de 1846 les voitures destinées au transport des voyageurs par chemin de fer doivent être commodes et pourvues de tout ce qui est nécessaire à leur sûreté ; qu'aux termes de l'article 13 de la même ordonnance, aucune voiture ne sera mise en service sans l'autorisation donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent ; attendu en fait qu'il n'est pas contesté que la voiture de deuxième classe dans laquelle le sieur X..... a pris place n'a été mise en service par la compagnie qu'après l'autorisation prescrite ; que d'ailleurs il n'est pas constaté que la voiture fût en mauvais état d'entretien..... » la Cour décide en con-

(1) D. 94. 1. 275.

séquence que la Compagnie n'a manqué à aucune des obligations qui lui étaient légalement imposées, et qu'aucune faute ne peut être relevée contre elle.

La clause du cahier des charges qui exige de la compagnie que ses wagons soient construits d'après les meilleurs modèles ne contient donc pas une obligation de la compagnie dans ses rapports immédiats avec le public ; elle permet seulement à l'administration, juge de l'intérêt général, d'obliger la compagnie, lorsqu'elle met en chantier de nouvelles voitures, à tenir compte pour leur établissement des derniers progrès et des perfectionnements les plus récents.

V. Assurer la paisible jouissance de la place.

La compagnie, tenue de fournir une place à tout voyageur qui se présente, doit aussi lui en assurer la paisible jouissance. Nous avons vu en effet que le transport des personnes par chemin de fer implique un louage de choses ; or l'article 1719 § 3 du Code civil impose au bailleur l'obligation de faire jouir paisiblement le preneur de la chose louée pendant toute la durée du bail, en l'espèce, pendant la durée du voyage, de la place occupée par le voyageur. De là cette double obligation pour la compagnie de ne pas troubler elle-même le voyageur et de le garantir des troubles que les tiers apporteraient à sa jouissance.

Comme application de la première partie de ce principe, un agent de la compagnie ne pourra pas, lorsque je

suis installé dans un compartiment, venir après coup y apposer la plaque « Dames seules » et me forcer ainsi indirectement à descendre. De même, si je monte à Paris dans une voiture qu'une plaque appendue me désigne comme allant à Belfort, la compagnie ne pourra pas, s'il n'y a force majeure, la dételer à Chaumont et me faire changer de wagon sous prétexte qu'il y a de la place ailleurs.

En second lieu, la compagnie doit garantir le voyageur des troubles provenant d'un tiers (Art. 1719, C. civil). Il ne s'agit pas ici des tiers qui troubleraient le voyageur dans la jouissance de sa place sans y prétendre aucun droit ; contre ceux-là, le voyageur doit agir directement, en son nom personnel (Art. 1727, C. civil) et si, le cas échéant, il invoque le concours des agents de la compagnie, ce n'est pas en vertu du contrat de louage, mais à cause du rôle de police qui leur est conféré. Nous voulons parler des autres voyageurs qui ont également contracté avec la compagnie, et dont ils sont par suite les ayants cause : s'ils troublent le premier occupant, celui-ci a un recours contre la compagnie, en vertu de son contrat, pour rentrer en possession de sa place indûment prise. Dans la pratique, la question se pose ordinairement ainsi : Primus, après être entré dans un compartiment et avoir marqué sa place, s'absente, et à son retour la trouve occupée par Secundus qui prétend également y avoir droit. Les agents de la compagnie sont tenus de prendre le fait et cause de Primus, car le trouble dont il est victime peut être considéré comme provenant de la compagnie dont Secundus est l'ayant-cause.

Ici se pose une question ; comment Primus fera-t-il la preuve du droit qu'il a acquis sur la place dont on lui conteste la possession ? Si cette place est désignée par un

numéro, comme dans les sleeping cars, ou s'il en a pris possession en la présence d'un contrôleur, comme cela a lieu pour les places de luxe, le doute n'est pas possible. Mais il n'en est pas ainsi pour les places ordinaires, les compagnies françaises n'étant pas dans l'usage de délivrer, comme cela se fait par exemple sur les chemins de fer de l'État prussien, des cartes donnant droit à une place numérotée; en France, c'est l'occupation de la place par le voyageur qui constitue son droit. Dès que la possession d'une place par un voyageur n'est plus affirmée par le fait qu'il y est assis, on admet dans la pratique qu'elle est conservée par cette circonstance qu'il y a laissé de menus objets, tels qu'un sac, un vêtement, un parapluie. Et nous croyons qu'il n'y a pas lieu de distinguer suivant que le voyageur s'est absenté avant le départ du train à la gare de formation, ou pendant un arrêt intermédiaire, ou pendant la marche dans les trains-couloir. Des circulaires du 30 septembre 1869, du 17 mai 1889, du 3 janvier 1895, prescrivent aux compagnies de donner des instructions à leurs agents pour qu'ils interviennent, quand ils en sont requis, afin d'assurer autant que possible aux voyageurs la jouissance paisible des places qu'ils ont marquées dans un compartiment. Et si des règlements comportant une sanction pénale n'ont pas encore été rendus à ce sujet, c'est que, comme le dit la circulaire du 17 mai 1889 « les droits des voyageurs aux places retenues sont souvent trop difficiles à constater. » Dans sa dernière circulaire le ministre propose l'adoption d'une redevance minime, moyennant laquelle un bulletin délivré par la compagnie assurerait au voyageur le moyen de prouver qu'il occupe une place déterminée.

La responsabilité de la compagnie a été encore reconnue

dans l'espèce suivante : un voyageur, incommodé par son voisin dont la valise de dimensions ordinaires était placée d'une façon gênante, appela un agent de la compagnie lequel invita le plaignant à changer de compartiment. Celui-ci s'y refusa, et mit en cause la compagnie qui fut reconnue civilement responsable : « Attendu qu'une com-
« pagnie de chemins de fer, qui fait remettre par un de
« ses agents un billet à un voyageur, contracte envers ce
« voyageur l'obligation de lui assurer pendant la durée
« du trajet indiqué par le billet la jouissance paisible de
« sa place; que cette règle est l'application de l'article 1719,
« qui oblige le bailleur à faire jouir paisiblement le preneur
« de la chose louée pendant la durée du bail; — attendu
« que les agents d'une compagnie, qui sont chargés de
« toutes les mesures relatives à la sécurité des voyageurs,
« au bon ordre, à l'observation des lois et à l'application
« des règlements, ont l'impérieux devoir de veiller à ce
« que chaque voyageur remplisse ses devoirs envers la
« compagnie et jouisse de tous les droits que celle-ci a
« contractés envers lui; — attendu que le voyageur, qui
« monte et s'installe dans un compartiment, acquiert par
« le seul fait de la prise de possession d'une place à sa
« convenance le droit de rester à cette place et d'y jouir
« paisiblement de tous les accessoires de cette place,
« c'est-à-dire de sa part de filet, de sa part sur et sous la
« banquette, et de sa part du milieu où il peut étendre et
« développer ses jambes; — que la compagnie a le devoir
« d'empêcher que le voyageur, qui s'est ainsi placé, ne soit
« incommodé ou gêné par un voyageur venant se mettre
« à côté de lui; — que le droit acquis par le premier
« voyageur est un droit certain et contre lequel un voya-
« geur venant après lui ne peut rien faire; — attendu que

« dans l'espèce, il est établi que X.... s'était installé dans
« un compartiment de deuxième classe et qu'il a été
« troublé dans sa paisible jouissance par l'arrivée d'un voya-
« geur qui l'a gêné et incommodé avec sa valise ; — que
« le chef de gare qui a invité X.... à monter dans un autre
« compartiment a certainement agi ainsi dans un but
« de convenance et de conciliation, mais, qu'au point de
« vue strict du droit, il a manqué à ses devoirs, qu'il y a
« lieu de déclarer qu'en délivrant un billet à X...., et
« manquant ensuite à l'obligation qu'elle avait contractée
« de lui assurer la jouissance complète et paisible de la
« place qu'il avait choisie auprès de deux dames qui étaient
« ses amies, la compagnie a manqué à ses devoirs et
« et commis une faute..... » en conséquence le tribunal
du Blanc condamne la compagnie à 50 francs d'amende
(22 janvier 1895) (1).

La Compagnie se pourvoit parce que la cause de gêne
ne lui est pas imputable et que le tribunal a fait une
fausse application des articles 1719, 1725, 1734, 1382
C. civil et 65 de l'ord. de 1846. La Cour de Cassa-
tion, le 29 avril 1896, a rejeté le pourvoi et confirmé le
jugement (1).

VI. — Exécuter le transport dans les délais convenus.

Le cahier des charges porte dans son article 49 que les
compagnies doivent exécuter avec soin et exactitude le
transport des voyageurs, et l'article 42 de l'ordonnance de
1846 dispose d'une façon plus spéciale : « des affiches
« placées dans les stations feront connaître au public les

(1) D. 97. I. 38.

« heures des convois ordinaires de toute sorte, les stations
« qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doi-
« vent arriver à chacune des stations et en partir. —
« Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces
« ordres de service seront communiqués en même temps
« aux commissaires royaux, au préfet du département, et
« au ministre des travaux publics qui pourra prescrire les
« modifications nécessaires pour la sûreté de la circula-
« tion et les besoins du public. » C'est donc une obliga-
tion pour les compagnies de se conformer exactement
aux ordres de service réglementaires. Dans la circulaire
du 31 décembre 1846, portant envoi de l'ordonnance, le
ministre développait ainsi les motifs de cette prescription :
« Le service des chemins de fer doit être organisé de telle
« sorte que chaque jour les personnes qui ont à les par-
« courir soient assurés de trouver, lorsqu'elles se présen-
« tent, les moyens de transport qui leur ont été promis. »
Les heures de départ et d'arrivée étant affichées dans
toutes les gares, le voyageur les considère comme une
pollicitation de la compagnie ; en prenant son billet, il
accepte tacitement ces conditions, et transforme en contrat
son offre unilatérale. La compagnie est dès lors liée et,
si elle n'exécute pas son engagement vis-à-vis du voya-
geur, elle lui doit des dommages et intérêts. (Seine,
16 février 1893) (4).

Que comprend exactement cette obligation ? nous la
décomposons de la façon suivante : ne pas partir avant
l'heure indiquée ; s'arrêter à chaque station désignée, y
arriver à l'heure dite et y demeurer le temps annoncé par
l'affiche.

(4) Gaz. Pal. 93. 4. 612.

A. — D'après l'article 27 de l'ordonnance de 1846, « aucun convoi ne pourra partir d'une station avant « l'heure déterminée par le règlement de service. » Cette heure doit être scrupuleusement observée, non seulement pour la sécurité de la circulation, mais pour la commodité des voyageurs que la fièvre toujours croissante des relations sociales empêche d'arriver longtemps à l'avance. Les chemins de fer ont adopté pour régler leurs départs l'heure légale, (c'est-à-dire celle du méridien de Paris) retardée de cinq minutes. Ce retard de cinq minutes est-il obligatoire? Pour répondre à cette question il faut examiner son origine. Au début, les compagnies ont convenu entre elles de régler leur horaire de cette façon, afin que les voyageurs, habitués à une exactitude approximative dans le départ des voitures publiques, ne manquassent pas souvent le train pour un retard de quelques instants ; cette mesure devait rester secrète. Aujourd'hui elle est connue de tout le monde et n'a donc plus d'utilité. Mais les voyageurs comptent sur les cinq minutes de retard et les compagnies ne pourraient, sous peine de dommages-intérêts, en supprimer l'usage, sans avoir rendu leur intention publique. D'ailleurs on leur accorde le bénéfice de ce délai dans l'appréciation de l'exactitude de l'arrivée des trains : les voyageurs sont donc fondés à s'en prévaloir de leur côté au départ ; sans cela, la durée du trajet, telle qu'elle est fixée par les horaires, serait augmentée. Dans une circulaire du 24 septembre 1892, le ministre a recommandé aux compagnies, pour éviter toute confusion, d'adopter le texte uniforme ci-après pour l'indication des heures des trains sur les affiches : « La marche des trains est fixée « sur l'heure légale, avec un retard de cinq minutes. » Il a paru ainsi sanctionner l'usage adopté ; nous ne pensons

toutefois pas que cette circulaire ait la valeur d'une autorisation expresse.

B. Les trains doivent s'arrêter à toutes les stations indiquées sur les affiches. Il a été jugé, en conséquence, que la compagnie était responsable envers un voyageur qui attendait à une station intermédiaire un train qui devait l'y prendre, si ce dernier y était passé sans s'y arrêter. (Tribunal de commerce de la Seine 20 octobre 1868.) (1).

Il nous semble que le voyageur est aussi en droit de compter sur la longueur des arrêts, ménagés pour le temps des repas, par exemple, et leur suppression partielle engage la responsabilité de la compagnie.

C. Les Compagnies sont tenues de faire arriver leurs trains aux heures indiquées par les affiches. Le retard constitue une inexécution partielle du contrat, qui se résout, le cas échéant, en dommages-intérêts. (Art. 1142 C. civ. ; Cass. 28 mars 1870 (2), Paris 27 février 1889 (3), Lyon 5 février (3), Toulouse 12 juillet 1890.) Pour que le voyageur puisse en réclamer, il doit prouver qu'il a subi un préjudice réel, et que ce préjudice pouvait être prévu lors du contrat. (Art. 1150, 1151 C. civil.) Tel est le cas fréquent d'un voyageur qui, par suite d'un retard, doit prendre une voiture pour arriver en temps utile à un rendez-vous d'affaires fixé à l'avance. La compagnie devra lui rembourser le prix du transport auquel il aura dû re-

(1) Cité par Picard. t. IV, p. 208.

(2) D. 71. 1. 59.

(3) La « Loi » 1890, p. 622.

courir (Seine 16 février 1893) (1). La jurisprudence déclare en général irrecevable la demande du voyageur qui ne prouve pas l'intérêt certain qu'il avait à ne pas être en retard. D'ailleurs, il n'est pas nécessaire que le voyageur fasse connaître à l'avance sa qualité ou l'intérêt qu'il avait à arriver exactement (Dijon 6 juillet 1859 (2), Bordeaux 9 avril 1861) (3). Mais il ne faut pas se montrer trop sévère pour admettre l'existence d'un préjudice en cette matière, car, suivant la remarque de M. Féraud-Giraud, on ne peut pas différer plus ou moins longtemps l'arrivée d'un voyageur sous prétexte qu'il n'a rien de mieux à faire. Il n'est donc pas nécessaire que le préjudice sur lequel se base sa demande soit matériel, et, pour citer un exemple, le fait d'avoir passé la nuit dans une salle d'attente, lorsqu'un retard vous a fait manquer une correspondance, justifie pleinement l'allocation de dommages-intérêts (Trib. de comm. Cette, 16 nov. 1871 (4). Se fondant sur les mêmes considérations, le tribunal de commerce de Nevers a jugé à juste titre que la responsabilité de la compagnie en cas de retard s'appliquait aussi bien aux trains de plaisir, la privation d'une jouissance, d'une distraction sur laquelle le voyageur devait légitimement compter constituant un dommage dont il est dû réparation (12 nov. 1869) (5).

D'autre part, le voyageur ne doit pas compter sur une précision mathématique dans l'arrivée, qui est incompatible avec le fonctionnement des chemins de fer, princi-

(1) La « Loi » du 9 juin 1893.

(2) D. 59. 2. 202.

(3) D. 61. 2. 229.

(4) Bull. ann. 1873, p. 248.

(5) Cité par Picard, t. IV, p. 209.

pablement lorsqu'il s'agit de longs parcours, et s'il subordonnait la conclusion d'une affaire importante à l'exactitude absolue de la marche d'un train, il serait pour sa part responsable de ses mécomptes (Tribunal de comm. Seine, 30 sept. 1876) (1).

Suivant le droit commun, la responsabilité de la compagnie cesse si le retard provient d'un cas de force majeure. La qualification du fait qui a produit le retard appartient aux tribunaux; elle n'est pas sans difficultés, à raison de la complexité fréquente des causes des retards, et de l'appréciation délicate du point où, la compagnie ne pouvant ni prévoir ni éviter l'évènement, celui-ci présente les caractères de la force majeure.

L'article 1144 du Code civil autorisant le créancier, en cas d'inexécution, à faire exécuter lui-même l'obligation au dépens du débiteur, il semble que le voyageur pourrait exiger la mise en marche d'un train spécial pour le mener à destination; mais on a dû déroger en matière de chemins de fer à la règle posée dans cet article, la circulation de trains supplémentaires non prévus pouvant amener un trouble profond dans le service et même occasionner des accidents. (Cass. 10 février 1868) (2).

A certaines stations désignées par le ministre, il est tenu des registres qui reçoivent la mention des retards d'une importance relative et des circonstances qui les ont accompagnés. De plus, des circulaires ministérielles du 8 décembre 1855, 29 décembre 1855 et 30 juillet 1856 prescrivent aux chefs de gare de porter, le cas échéant, par voie d'affiche, à la connaissance du public le retard et ses

(1) Bull. ann. 1877, p. 69.

(2) D. 68. 4. 199.

causes, pour calmer les alarmes auxquelles il est en proie, dès que cette mesure est justifiée par l'importance de la perturbation du service. Une circulaire du 20 mai 1865 prescrit aux compagnies de donner aussi avis des correspondances manquées. Les compagnies ne sont pas tenues de mettre, en cas de retard, leur télégraphe à la disposition du public (Cass. 10 fév. 1868 précité); d'après l'article 58 du cahier des charges, le fil télégraphique est en effet destiné à la transmission des signaux nécessaires à la sûreté et la régularité de leur exploitation et non à celle des dépêches concernant l'intérêt privé des voyageurs; mais en autorisant ceux-ci, lorsque le service le permet, à aviser du retard leur famille ou les personnes qui les attendent, elles peuvent notamment amoindrir le dommage et par suite atténuer leur responsabilité.

Les trains de marée en correspondance avec les paquebots étant particulièrement exposés à des retards importants et fréquents par suite de l'état de la mer, il a été jugé que les compagnies devaient porter à la connaissance du public, dans leurs affiches, le service spécial auxquels ces trains sont affectés et l'éventualité de retard qui en est la conséquence (Amiens, 2 juillet 1867 (1); Seine, 10 juin 1868) (1).

Les trains ne peuvent s'attendre indéfiniment aux gares d'embranchement; il en résulterait pour le service une grave perturbation, qui irait toujours augmentant. Lorsque le voyageur manque ainsi une correspondance, il en résulte pour lui un retard particulièrement préjudiciable. Il est dans ce cas exposé à des séjours plus ou moins pro-

(1) Cité par Picard, t. III, p. 369.

longés dans des localités parfois sans ressources, et il n'est que juste que la compagnie l'indemnise de tous les frais de logement, nourriture, etc. qu'il a dû y faire. La circulaire du 15 avril 1859 recommande aux compagnies de faire partir les voyageurs ainsi attardés par le premier train susceptible de les mener à destination, sans tenir compte de la classe de leur billet.

Nous pensons d'ailleurs que le défaut de correspondance engage la responsabilité d'une compagnie, soit qu'elle ait averti le voyageur, au moment où il prenait son billet, de l'impossibilité où le retard la mettait de garantir la correspondance, soit qu'elle ait refusé de lui délivrer un billet direct en prévision de cette impossibilité : on ne peut couvrir une faute par une autre. Les tribunaux en ont toutefois à plusieurs reprises décidé autrement (Tribunal de commerce Arras 5 décembre 1890 (1) et Tribunal de commerce Seine 21 juillet 1891) (2).

Il a été jugé que lorsqu'une compagnie délivre à un voyageur un billet direct pour un réseau étranger, elle contracte personnellement l'obligation de le faire parvenir à destination dans le délai déterminé par les horaires, et elle est responsable des retards qui peuvent se produire sur les réseaux avec lesquels elle a passé des conventions pour remplir l'obligation qu'elle assume (Tribunal de commerce Paris, 8 sept. 1892) (3).

On a pu se rendre compte par l'exposé qui précède que le retard en lui-même ne donne pas lieu à une indemnité et qu'il faut pour en obtenir une prouver l'existence d'un pré-

(1) La « Loi » du 18 janvier 1891.

(2) Gaz. trib., 7 août 1891.

(3) Revue pratique des ch. de fer, 1893, p. 77.

judice. Mais, dans bien des cas, le dommage est hors de proportion avec les frais qu'il faut faire pour en obtenir réparation. Les compagnies le savent fort bien. Aussi, à notre époque, où le temps est véritablement de l'argent, nous regrettons de ne pas voir appliquer contre les compagnies des mesures rigoureuses de répression pénale avec sanction pécuniaire, qui les amèneraient à éviter les retards si souvent dus au manque de direction et à l'indolence du personnel.

VII. — Faire parvenir les voyageurs du quai à l'extérieur de la gare.

Les compagnies n'ont pleinement rempli leurs obligations envers le voyageur que lorsqu'il est sorti de la gare d'arrivée; elles ne sont pas quittes envers lui lorsque le train s'arrête au quai de cette gare; les employés doivent en effet à ce moment annoncer à haute voix le nom des stations, cet avertissement collectif remplaçant un appel individuel qui serait impraticable (Tribunal de commerce Orléans 8 mars 1865) (1). La compagnie n'est pas tenue d'avoir des quais de longueur égale à celle des trains; (Douai, 23 janvier 1883) (2) mais si les voyageurs sont amenés ainsi à descendre en pleine voie, les employés doivent les prévenir des difficultés résultant pour eux de cette situation exceptionnelle, (Annecy, 3 mai 1893) (3)

(1) Bull. ann. 1868, p. 40.

(2) Bull. ann. 1883, p. 88.

(3) La « Loi » du 30 octobre 1893.

et, si besoin est, les aider à franchir la distance souvent considérable qui sépare le marchepied du sol ; leur négligence en cette circonstance suffit à engager la responsabilité de la compagnie, (Aix, 12 décembre 1887 (1), Rennes, 29 mars 1889) (2). Lorsque les voyageurs sont descendus, la compagnie doit mettre à leur disposition pour gagner la porte de sortie un passage qui soit exempt de danger. (Douai, 25 novembre 1895). S'ils ont à traverser les voies, elle peut et doit les en empêcher momentanément, si leur sécurité l'exige, mais on doit les prévenir dès que la prohibition est levée (Aix, 16 mars 1866) (3). Les portes de sortie doivent être ouvertes dès l'arrivée des trains. Notons que la surveillance que les compagnies doivent exercer sur la personne des voyageurs ne dispense pas ces derniers de veiller à leur propre sécurité et d'apporter à leurs mouvements une attention et une prudence constantes. (Cass. 10 novembre 1884 (4) et Lyon 10 janvier 1889) (5).

VIII. — Veiller à la sécurité des voyageurs.

La dernière obligation dont nous avons à nous occuper consiste à veiller à la sécurité des voyageurs. Cette obligation commence dès le moment où le voyageur pénètre dans l'enceinte du chemin de fer, et ne cesse qu'à l'ins-

(1) S. 88. 2. 138.

(2) Gaz. Pal. 89. 2. 14.

(3) Bull. ann. 1868, p. 177.

(4) D. 85. 1. 433.

(5) La « Loi » du 2 août 1889.

tant où il a franchi la porte de sortie ; et si par son fait la Compagnie cause un accident, sa responsabilité est engagée ; nous examinerons bientôt une grave controverse sur le caractère de cette responsabilité.

A raison de la gravité que présentent habituellement les accidents de chemins de fer, l'État devait réglementer en détail les questions relatives à la sûreté des voyageurs ; on a vu dans le chapitre précédent que la plupart des prescriptions édictées par les pouvoirs publics ont en effet trait à des mesures de sécurité. Sans parler des enquêtes spéciales, le Comité de l'exploitation technique des chemins de fer provoque, par ses travaux incessants, la publication de nombreux arrêtés et circulaires prescrivant des mesures en vue d'éviter ces accidents.

En dehors de ces mesures préventives, de nombreuses instructions ministérielles (entre autres instructions 15 octobre 1881, 16 mai 1887, arrêté du 20 juillet 1886) indiquent aux agents du contrôle la mission qui leur est réservée en cas d'accident.

Les causes des accidents sont les plus diverses. Qu'ils proviennent d'un vice de la voie, du matériel, ou de l'inobservation des règlements, ils engagent tous la responsabilité de la compagnie, s'ils ne sont pas le résultat de la force majeure.

Les défauts dans la voie ou le matériel occasionnent le plus souvent des déraillements. La jurisprudence se montre avec raison fort sévère pour admettre en cette matière l'existence de la force majeure ; en effet, l'usage du matériel et de la voie ferrée rentrent dans le louage de choses que comprend le contrat de transport de personnes ; or, d'après l'article 1721 du Code civil, le bailleur est garant de tous les vices de la chose louée, quand même il ne les

aurait pas connus, et doit indemniser le preneur de la perte qui peut en résulter. En conséquence, il a été jugé que le déraillement occasionné par la rupture d'un bandage d'une roue, provenant d'un défaut du fer, ne constituait pas un cas de force majeure, quoique cette défectuosité ne se manifestât par aucun signe extérieur et que le bandage n'eut été reçu qu'après les épreuves d'usage (Paris, 27 nov. 1866) (1).

Il est également fort rare que les collisions présentent le caractère d'événements de force majeure ; elles sont presque toujours possibles à éviter, et proviennent de la négligence ou de l'imprudence des employés, dont la compagnie est responsable (Toulouse, 19 mai 1886) (2).

M. Bédarride (t. II, p. 440) soutient même que pour la collision il ne saurait exister de force majeure, un choc entre deux trains ne pouvant être que la conséquence d'une faute : cette affirmation nous semble trop absolue, car la collision peut avoir été amenée par tel concours de circonstances que nul ne peut empêcher.

L'exagération de vitesse, le manque de prévoyance dans des circonstances particulières, le défaut de mesures de prudence exceptionnelles dans ces mêmes circonstances, encore qu'elles ne soient pas expressément ordonnées par les règlements, constituent autant de faits de nature à engager la responsabilité de la compagnie (Lyon, 16 juillet 1886 (3), Poitiers, 4 avril 1886 (4), Cass. 10 novembre 1884 (5)).

(1) S. 67. 2. 320.

(2) La « Loi » du 17 juillet 1886.

(3) Moniteur Judic. Lyon, 22 oct. 1886.

(4) Pand. pér. 88. 2. 49.

(5) D. 85. 1. 433.

Les accidents mêmes qui proviennent de troubles atmosphériques, du déchainement des forces de la nature, la tempête, l'inondation, l'amoncellement des neiges, ne sont considérés comme cas fortuits, que si la compagnie a pris toutes les précautions rendues nécessaires par les circonstances. (Cass. 6 juillet 1869 (1); Lyon, 22 mai 1885 (2); Lyon, 24 juillet 1886 (3); Cass. 16 mars 1890 (4).

Dès que l'intelligence et les forces humaines sont impuissantes à prévoir la cause étrangère à laquelle l'accident est imputable, ou à l'empêcher, quoique prévue, cette cause constitue bien un événement de force majeure, qui excuse par suite la compagnie qui n'a pas pu s'y soustraire.

On a soutenu que la compagnie était responsable des tentatives criminelles, dirigées par des tiers contre les voyageurs. La compagnie, devant garantir les voyageurs de son fait et des vices de son matériel, est en faute si la tentative est due à un défaut de surveillance, ou à ce que ce matériel ne présente pas les dispositions prescrites par les règlements, et sur lesquels les voyageurs ont pu baser leur confiance; car dans ce cas elle a commis une faute qui a contribué à faciliter l'attentat. Ainsi, des malfaiteurs se sont introduits dans l'enceinte du chemin de fer de l'Ouest sans billets, ont voyagé sans droit sur sa ligne, sont descendus à contrevoie à la station d'Épône (ligne de Mantes); ont circulé à pied sur la voie, se sont emparés

(1) S. 69. 1. 166.

(2) Mon. Jud., Lyon, 8 juillet 1885.

(3) Mon. Jud., Lyon, 23 nov. 1886.

(4) Pand. pér. 90. 1. 410.

d'outils de destruction appartenant à la compagnie, et qui contrairement aux prescriptions réglementaires n'étaient pas tenus sous clé, ont pu, sans être dérangés, opérer le déplacement d'un rail, dont l'enlèvement a causé un déraillement : devant cette accumulation surprenante de fautes, la Cour de Paris a déclaré la compagnie de l'Ouest responsable envers les victimes de l'accident pour son défaut absolu de surveillance (3 mars 1892) (1). Nous croyons que c'est bien jugé. De même si, contrairement à la circulaire ministérielle du 10 juillet 1886 dont nous avons étudié les prescriptions, la compagnie met à la disposition des voyageurs des compartiments non reliés entre eux par des glaces dormantes, ou néglige de s'assurer du bon fonctionnement du signal d'alarme, elle sera à bon droit déclarée responsable du crime qu'on aura pu perpétrer à la faveur de cette infraction aux règlements ou de cette négligence.

Mais on ne peut raisonnablement lui faire subir les conséquences d'un acte criminel dont la soudaineté a déjoué toute surveillance, alors que la régularité de conduite de son auteur pendant son séjour antérieur dans l'enceinte du chemin de fer n'avait motivé aucune intervention. Comment la compagnie peut-elle garantir un voyageur contre l'acte d'un malfaiteur qui en wagon se jette sur lui pour le dévaliser, avant que celui-ci puisse seulement faire un mouvement pour saisir la sonnette d'alarme ? En vain dira-t-on que le voyageur isolé est livré sans défense aux tentatives criminelles et qu'il subit plutôt qu'il n'accepte cette situation ; les wagons à compartiments isolés étaient seuls connus à l'origine des voies ferrées, et jus-

(1) Revue prat. des ch. de fer, 1892, p. 151.

qu'à ces derniers temps ; et si des perfectionnements ont été apportés depuis peu à l'aménagement des voitures, on ne peut demander aux compagnies que de les adopter à mesure qu'ils leur sont signalés ; exiger d'elles la protection contre un inconvénient inhérent au mode de locomotion usité, c'est leur demander l'impossible.

Nous concluons donc que la tentative criminelle constitue un cas de force majeure, chaque fois qu'il n'a pas dépendu de la compagnie de la prévenir par une surveillance efficace et qu'elle a pris les mesures de sécurité exigées par les règlements, circonstances dont l'appréciation appartient aux juges du fait. (En ce sens, Cour de Paris 16 décembre 1873 (1), et Aix 7 juillet 1887) (2).

Telles sont les principales obligations des compagnies envers les voyageurs qu'elles transportent. Nous avons déjà eu l'occasion de voir que leur inexécution totale ou partielle entraîne la responsabilité de la compagnie. Quel est le fondement, l'étendue de cette responsabilité ? C'est ce que nous allons examiner maintenant.

SECTION II. — RESPONSABILITÉ DES COMPAGNIES.

I. — Nature de la responsabilité.

La responsabilité des compagnies envers les voyageurs pour faits de transport est-elle délictuelle ou contractuelle ?

La question que nous posons n'a pas seulement une importance théorique ; de profondes différences séparent les deux responsabilités, tant au point de vue de la preuve que du calcul des dommages-intérêts.

(1) D. 74. 2. 126.

(2) Pand. pér. 88. 2. 36.

Les articles 1782 à 1786 du code civil et 103 à 108 du code de commerce, qui traitent des voituriers, règlent leur responsabilité civile, en ce qui concerne le transport des marchandises. D'après l'article 1784 du code civil, « ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées, à moins qu'ils ne prouvent qu'elles ont été perdues ou avariées par cas fortuit ou force majeure » ; et le code de commerce étend la responsabilité du voiturier au cas de retard.

Ces mêmes codes ne contiennent aucune disposition sur le transport des personnes. Dans le silence des textes, quels principes doit-on appliquer ?

Il est un certain nombre d'obligations de la compagnie pour lesquelles il ne saurait y avoir de doute. Si elle ne les exécute pas, sa responsabilité est sûrement contractuelle. Ces obligations ne peuvent exister en dehors d'un contrat de transport : telle est l'obligation d'assurer aux voyageurs la jouissance paisible de leur place, ou de les laisser pénétrer sur les quais de départ ; on ne peut concevoir que la compagnie se rende coupable d'inexécution de ces obligations envers quelqu'un qui n'a pas passé contrat avec elle ; le contrat est donc ici la cause efficiente de ces obligations, et la seule source admissible du droit à une réparation, si la compagnie y manque.

Mais il n'en est plus de même en cas d'accident ; l'obligation de ne pas tuer ou blesser existe aussi bien vis-à-vis des tiers avec lesquels la compagnie n'a pas contracté que vis-à-vis des voyageurs qu'elle s'est chargée de transporter ; on conçoit qu'une personne qui n'a pas passé de convention avec la compagnie puisse être blessée par son fait, par exemple en traversant un passage à niveau. Les tiers se prévaudront de l'article 1382 du code civil pour

obtenir réparation du dommage causé par l'accident dont ils ont été victimes. En sera-t-il de même des voyageurs? Leur appliquera-t-on au contraire les dispositions contenues dans l'article 1784 du code civil? A qui incombera le fardeau de la preuve? Sur quelle base régler les dommages-intérêts? La doctrine et la jurisprudence sont profondément divisées sur cette importante question.

Certains auteurs soutiennent que la règle de l'art. 1784, écrite uniquement en vue des choses, est inapplicable aux personnes. Par rapport à celles-ci, les règles de la responsabilité sont contenues dans les articles 1382 et suivants du code civil. L'article 1784 est une disposition exceptionnelle : il traite d'une façon particulièrement rigoureuse le voiturier en l'obligeant à établir qu'il est exempt de faute; dérogeant par là au droit commun, il ne peut être étendu par analogie à des cas que son texte ne prévoit pas, sous peine de violer la règle : « *Exceptio est strictissimæ interpretationis.* » Il faut donc en l'absence de dispositions spéciales en revenir au droit commun en matière de responsabilité : ce droit commun est contenu dans les articles 1382 et suivants du code civil. Par suite, lorsqu'un voyageur réclame une indemnité à une compagnie de chemin de fer, il doit non seulement établir le préjudice qu'il allègue, mais encore prouver la faute de la compagnie qui en a été la cause, et l'indemnité sera réglée en exécution des articles 1382 et suivants. Cette différence qu'on fait entre les marchandises et les voyageurs a d'ailleurs son explication rationnelle : le voiturier, auquel on confie des marchandises, les place où il veut, et il n'a qu'à les mettre dans des endroits où elles seront en sûreté. Au contraire, il ne peut empêcher les voyageurs qu'il transporte de commettre des imprudences,

et par suite, dans ce second cas, il serait excessif de le présumer responsable d'accidents qui seraient le fait des victimes. « Nous reconnaissons volontiers, dit M. Picard, « qui se réclame de ce système, les difficultés que peut « éprouver un voyageur à établir la faute de la compagnie. « Cependant il est permis de compter sur l'esprit libéral « des tribunaux, sur la sagesse de la jurisprudence. Il « faut aussi ne point perdre de vue que la plupart des « accidents de voyageurs donnent lieu à une instruction « judiciaire, en vue de la répression pénale, et que cette « instruction vient singulièrement en aide aux victimes « ou à leurs ayants-droit. »

Cette thèse, qui a été soutenue par MM. Galopin, Picard, (t. 3, p. 486), Féraud-Giraud, (t. 3, n° 420), Guillemain, (p. 124), Jacqmin, (p. 159), peut invoquer aussi pour elle un grand nombre de décisions judiciaires, (Amiens, 19 décembre 1884 (1); Cass., 10 novembre 1884 (2); Lille, 26 juin 1885 (3); Bordeaux, 16 décembre 1885 (4); Marseille, 22 avril 1887 (5); La Roche-sur-Yon, 12 juillet 1887 (6); Poitiers, 6 février 1888 (7); Paris, 13 avril 1892 (8); Annecy, 3 mai 1893 (9); Niort, 11 juil. 1893 (10); Paris, 21 février (11), 4 avril (12), 27 juillet 1894 (13), 31 janvier et 10 mai 1895 (14); Beauvais, 7 février 1896 (15); Seine, 5 mai 1896 (16).

(1) D. 82. 2. 163. — (2) D. 85. 1. 433. — (3) Bull. ann. 1885, p. 206. — (4) Mon. Jud., Lyon, 12 mai 1886. — (5) Bull. ann. 1891. p. 103. — (6) Bull. ann. 1888, p. 51. — (7) S. 88. 2. 138. — (8) Bull. ann. 1892, p. 122. — (9) La « Loi » du 30 oct. 1893. — (10) Gaz. trib. 1^{er} nov. 1893. — (11) S. 94. 2. 69. — (12) Pand. pér. 95. 2. 209. — (13) Ibidem. — (14) Thaller annales Dr^t Comm^l, 1895, p. 50. — (15) Rev. prat. des ch. de fer, 1896, p. 219. — (16) Thaller ann. Dr^t Comm^l, 1896. Cité p. 421.

Quelques arrêts, qui adoptent le résultat auquel conduit le raisonnement que nous venons d'exposer, basent leur refus d'étendre aux voyageurs la disposition de l'art. 1784 sur ce qu'il n'est qu'une application au dépôt nécessaire de la chose transportée de la règle des articles 1302 et 1315 du code civil, relative à la perte de la chose due dans les obligations de corps certains, et qu'on ne peut considérer les personnes comme des corps certains. (Cass. 10 nov. 1884; Beauvais, 7 février 1896, précités.)

Dans un second système, on reconnaît que le voyageur devrait au point de vue des principes généraux établir la faute de la compagnie, mais que, les articles 1784 du code civil et 103 du code de commerce établissant des règles spéciales au contrat de transport, ces règles doivent s'appliquer à fortiori au transport des personnes comme précepte de raison. Il est inadmissible qu'on obtienne plus difficilement des dommages-intérêts pour la blessure faite à un voyageur que pour l'avarie survenue à un colis : « La protection due aux personnes, dit M. Sourdat dans « son Traité général de la responsabilité, (t. 2, n° 1058), « ne peut être moindre que celle qu'on accorde aux marchandises. Si donc des voyageurs sont blessés par suite « du choc de deux trains, de la fracture ou du déraillement d'un wagon, ce n'est pas à eux à prouver que « l'accident est le résultat d'une faute des agents de l'entreprise. C'est, au contraire, à celle-ci à établir les circonstances qui la déchargeraient de la responsabilité « qu'elle a encourue par le fait de l'accident. » En ce sens quatre arrêts de la Cour de Paris du 27 novembre 1866 (10).

(10) S. 67. 2. 320.

Aucun de ces systèmes ne nous satisfait. Le dernier ne peut guère se soutenir juridiquement, car si une présomption constitue une dérogation au droit commun, on ne peut l'étendre d'un cas à un autre par un argument tiré de motifs d'utilité pratique ; ce sont des considérations de fait sans influence sur la solution juridique de la question.

Le premier système, dont le point de départ nous semble juste, aboutit selon nous à un résultat faux par suite d'une confusion complète entre les règles qui régissent les contrats et les délits ; si l'article 1784 n'est pas applicable au transport des personnes, on peut néanmoins dégager des principes généraux une règle qui place le voyageur lésé dans la même situation juridique que l'expéditeur de marchandises. Nous allons essayer de le démontrer.

Nous tombons d'accord que l'article 1784 n'a pas été écrit en vue des voyageurs : il suffit de lire son texte pour s'en convaincre. N'ayant pas de disposition spéciale applicable aux personnes, nous devons en revenir au droit commun. Qu'y trouvons-nous ?

Lorsqu'on a subi un dommage en dehors de tout contrat, on peut réclamer une indemnité à l'auteur du fait dommageable (art. 1382), mais comme cette créance est dérogatoire au droit commun, celui qui l'allègue doit en établir l'existence, en prouvant la matérialité du fait constituant une faute délictuelle.

Lorsqu'un contrat est intervenu entre deux personnes, si le débiteur n'exécute pas l'obligation qui en résulte, ou s'il l'exécute imparfaitement, il est tenu de dommages-intérêts envers le créancier. Mais celui-ci n'a pas à prouver la faute du débiteur, il n'a qu'à prouver l'existence du contrat et son inexécution. Le débiteur, qui ne

l'a pas exécuté, est présumé en faute ; et s'il prétend en être exempt, c'est à lui à prouver le cas fortuit qu'il allègue à l'appui de sa libération.

En matière de responsabilité contractuelle, les principes qui servent de base à l'allocation de dommages-intérêts sont contenus dans les articles 1315 et 1147 du Code civil dont les termes sont aussi généraux que possible ; ces articles obligent le débiteur à prouver que l'inexécution de son obligation ne provient pas de sa faute. Le Code a fait de nombreuses applications de cette règle ; on peut en trouver dans l'article 1302, al. 3, 1732, 1808 du Code civil ; et l'article 1784 n'est qu'une application, entre autres, au transport des marchandises, de ce même principe de l'article 1147. M. Lyon-Caen, qui a exposé ces idées avec une grande netteté dans une note parue sous l'arrêt de cassation du 10 novembre 1884, dans le recueil de Sirey, 1885, 1. 129, conclut de la façon suivante :
« En faisant l'application de ces principes au transport
« des personnes, le voiturier est obligé *contractuellement*
« envers le voyageur à le transporter au lieu de destina-
« tion convenu, et à faire tout ce qui est en lui pour
« qu'il y arrive sain et sauf. Si le voiturier n'exécute pas
« son obligation, si le voyageur est blessé en route, la
« personne lésée n'a à prouver que l'existence du contrat
« de transport, le fait de la blessure et l'étendue du dom-
« mage pécuniaire causé. C'est au voiturier à faire, s'il le
« peut, la preuve du cas fortuit ou de force majeure. Il
« ne s'agit pas, en effet, d'une faute délictuelle ; les
« articles 1382 et 1383 n'ont pas à intervenir ici. Ces
« articles régiraient par exemple le cas où une personne
« éprouverait un dommage en traversant un passage à
« niveau, parce qu'alors l'action est fondée sur un délit ou

« un quasi-délit, puisque la compagnie n'était pas précé-
 « demment engagée envers la personne en vertu d'un
 « contrat. Il est incontestable qu'un contrat intervient
 « entre la compagnie et le voyageur et que, par suite,
 « l'action en dommages-intérêts exercée à raison d'un
 « accident arrivé à celui-ci est fondée sur une faute con-
 « tractuelle. Il faut appliquer à ce contrat les principes
 « généraux. »

C'est donc à tort que nos adversaires se prévalent, pour l'application au transport des personnes de la présomption de faute que la loi établit quand il s'agit de marchandises, de ce que cette disposition est exceptionnelle. Loin de déroger au droit commun, l'article 1784 le confirme. La présomption de faute qu'il édicte est commune à tous les débiteurs contractuels : les termes généraux des articles 1147 et 1315 du Code civil en font foi. C'est le droit commun que nous invoquons pour affirmer que c'est à la compagnie actionnée à faire la preuve du cas fortuit ou de force majeure qui a pour effet de la libérer. (En ce sens, MM. Lyon-Caen, note précitée ; Saintelette, (de la responsabilité, t. I, p. 87 à 100) ; Sarrut, (Revue critique, 1885, n° 138) ; Sourdat, (t. II, n° 1058) ; Bruxelles, 14 mai 1883 (1), 23 janvier 1884 (1) ; cass. belge, 8 janvier 1886 (2) ; Aix, 5 juillet (3), 12 déc. 1887 (4) ; Lyon, 8 janvier 1889 (5) ; Paris, 27 juillet 1892 (6), 19 nov. 1894 (7) ; Alger, 5 nov. 1895.)

On nous objecte que le contrat ne contient aucune

(1) Cité par MM. Lyon-Caen et Renault. Traité de Droit Commercial, t. III, p. 500.

(2) S. 86, 4. 31. — (3) S. 87, 2. 230. — (4) S. 88, 2. 138. — (5) Gaz. Pal. 89, 1. 696. — (6) S. 93, 2. 93. — (7) Gaz. Pal. 94, 2. p. 739.

clause par laquelle la compagnie s'engage à transporter le voyageur sain et sauf; mais c'est là une clause tacite qu'on peut y sous-entendre sans risquer de méconnaître la volonté des parties, une de celles qui, selon l'expression de M. Saleilles, sont tellement liées au fonctionnement normal de la convention qu'elles en forment l'accessoire indispensable. D'ailleurs, le cahier des charges stipule que les compagnies doivent transporter les voyageurs avec soin, et cette stipulation entraîne nécessairement l'obligation de veiller à leur sécurité.

Nous reproduisons un jugement du tribunal de Bruxelles du 26 mars 1859 (1), qui met bien relief ce caractère de la responsabilité des compagnies : « Attendu qu'aux termes « de l'article 42 du cahier des charges, les concession-
« naires ont contracté l'obligation d'exécuter constam-
« ment, avec soin, le transport des voyageurs; attendu
« que cette obligation implique le devoir contractuel d'user
« des précautions nécessaires pour préserver la personne
« des voyageurs de tout dommage provenant du service
« de la locomotion, et ce indépendamment de l'exactitude
« et de la célérité des trains; attendu qu'en l'absence
« même de l'article 42 du cahier des charges, les principes
« généraux qui régissent le louage d'ouvrage doivent en-
« core conduire aux mêmes conséquences; attendu, en
« effet, qu'il résulte de la nature du contrat de louage que
« les entrepreneurs de transport par terre et par eau sont
« tenus de toute faute à l'égard des personnes qu'ils se
« sont engagés à transporter; qu'ils doivent exécuter ce
« transport avec soin, et par conséquent sans dommage

(1) Rapporté par V. Emion, *Exploit. des ch. de fer*, p. 141.

« pour les voyageurs ; attendu que le transport dans ces
« conditions est même le seul objet du contrat, puisque
« l'obligation de conduire à destination dans le temps
« prescrit n'est qu'un dérivé de l'obligation générale qui
« vient d'être définie ; attendu qu'il serait contraire à l'in-
« tention présumée des parties de supposer que les voya-
« geurs n'ont eu en vue que d'arriver d'un lieu à un
« autre dans un temps donné, en négligeant de rien sti-
« puler quant au point le plus important, à leur sécurité
« personnelle ; attendu qu'il suit de ce qui précède que le
« voyageur qui a éprouvé un dommage en sa personne
« par suite du fait du transport peut à juste titre prétendre
« que l'entrepreneur n'a pas exécuté l'obligation dérivant
« du contrat de louage..... » (Confirmé par la Cour de
Bruxelles le 27 juillet 1859) (1).

On présente aussi contre la théorie de la responsabilité contractuelle deux arguments basés sur des considérations pratiques ; bien que de tels arguments ne puissent prévaloir contre les principes généraux du droit en matière de contrat, il est utile de les discuter.

On reproche en premier lieu à notre système de ne pas tenir compte d'un élément particulier au transport des personnes : le voiturier place où il veut les objets qu'on lui confie, il est naturel de le supposer en faute à raison des avaries qu'ils subissent. Mais le voyageur est libre, actif, il échappe à la surveillance des agents ; est-il équitable de présumer la compagnie responsable d'accidents qui peuvent être le seul fait de la victime ?

Nous répondons : il existe dans le transport des choses un cas analogue, où l'on traite la compagnie aussi sévère-

(1) Emion. p. 141.

ment au point de vue de la preuve. L'article 403 du C. de Comm. impose au voiturier la preuve de l'existence d'un vice propre à la chose transportée, s'il veut se libérer. Or le vice propre est, dans bien des cas, fort difficile à constater; c'est souvent un défaut de structure intime, qui échappe aux sens, que rien ne révèle, dont les experts les plus habiles ne sauraient affirmer l'existence. Le législateur ne s'est point arrêté à cette considération; il a mis les cas douteux à la charge du voiturier. Pourquoi agir différemment en ce qui concerne les personnes, et dispenser les voituriers de prouver leur fait actif?

Dans bien des cas, cette preuve sera aisée. Un voyageur est tué : il s'était élancé sur la voie malgré les injonctions des agents et sans s'assurer qu'elle était libre; un autre a les jambes broyées : il a glissé sous les roues du wagon en descendant avant l'arrêt complet du train; la compagnie n'aura aucune peine à démontrer que ces accidents résultent de la seule faute des victimes.

Sans doute, dans d'autres cas, la preuve est plus délicate à fournir : un voyageur est tombé sur la voie; est-ce parce qu'il a ouvert la portière, ou parce que les employés ont négligé de la fermer? On ne le sait *a priori*; il faut toutefois mettre la preuve à la charge d'une des parties : d'après nous, c'est à la compagnie qu'incombe ce fardeau. Pense-t-on qu'il sera plus lourd pour elle, que la preuve contraire à laquelle les partisans de la responsabilité délictuelle astreignent le voyageur?

Enfin dans un très grand nombre de cas, l'accident ne peut pas résulter du fait de la victime; sa nature même démontre que le voyageur en a été l'objet passif : il en est ainsi en cas de déraillement, de collision. Dans ces circonstances, le fait lui-même démontrant l'innocence du

voyageur, il ne reste que deux hypothèses : l'accident provient d'un cas fortuit ou de la faute de la compagnie ; il n'est pas injuste de lui imposer l'obligation de prouver le premier pour démontrer l'absence de la seconde, d'autant qu'elle est, par l'organisation de ses services techniques, par les enquêtes auxquelles procèdent ses agents, bien mieux en état de faire cette preuve, relative à des questions professionnelles, que le voyageur étranger à ces questions d'exploitation.

Nos adversaires nous objectent encore qu'au point de vue de la liquidation des indemnités notre théorie conduit à des résultats inadmissibles : puisque vous fondez, disent-ils, l'action du voyageur en réparation du préjudice sur une cause contractuelle, vous devrez reconnaître qu'il y aura lieu de se référer, pour la fixation des dommages-intérêts, à l'article 1150 du Code civil, d'après lequel le débiteur n'est tenu que de ceux qui ont été prévus ou qu'on pouvait prévoir lors du contrat. Les tribunaux ne devront donc tenir compte dans leur allocation ni de la condition sociale, ni de la fortune, ni du mouvement des affaires du voyageur lésé. Est-il raisonnable de faire abstraction de ces circonstances, qui modifient si profondément d'une personne à l'autre le degré préjudiciable d'une même faute ? M. Sainctelette, qui partage notre façon de voir sur le caractère contractuel de la responsabilité du voiturier, admet cette conséquence, et considère qu'en accordant des indemnités fort élevées à quelques personnes, on les favorise indûment aux dépens des masses.

Nous croyons que l'article 1150 ne s'oppose nullement à ce que le quantum de l'indemnité varie avec chaque voyageur : « Sans doute, dit M. Lyon-Caen (*Traité de droit commercial*, t. III, p. 499), le voiturier n'est pas instruit

« de la situation de chacun des voyageurs, et par suite ne
« peut pas prévoir le dommage qu'un accident pourra
« causer à chacun d'eux ; mais il sait du moins qu'il a à
« transporter des personnes de conditions différentes et
« que, pour cette même raison, les dommages-intérêts
« varieront avec la personne lésée. Cela suffit pour justi-
« fier l'allocation de dommages-intérêts qui varient avec
« les personnes. » En effet, pour que les parties soient
considérées comme ayant pu prévoir les dommages-inté-
rêts, il suffit qu'elles aient pu en prévoir la cause, l'objet ;
il n'est pas nécessaire qu'elles aient pu en connaître d'a-
vance la quotité, autrement dit l'importance. (Baudry-
Lacantinerie, Droit civil, Oblig., I, p. 431.)

Nous sommes donc fixés : le voyageur peut invoquer la responsabilité contractuelle de la compagnie, si elle n'exécute pas ses obligations.

Reste une dernière question : la responsabilité contractuelle coexiste-t-elle avec la responsabilité délictuelle ? en d'autres termes, les dispositions du Code relatives à la responsabilité contractuelle excluent-elles l'application des articles 1382 et suiv. entre personnes liées par un contrat et pour un fait relatif à son exécution ? C'est là une question qui n'est pas spéciale à la matière des transports. MM. Aubry et Rau, Laurent, Demolombe enseignent que les deux responsabilités ne peuvent s'appliquer cumulativement : il y a en effet conflit entre les règles respectives qui les régissent. Ces auteurs semblent admettre, il est vrai, que les deux responsabilités coexistent chaque fois que l'inexécution du contrat constitue en même temps un fait délictueux, donnant lieu à réparation en dehors de tout contrat et dont le contrat n'a été que l'occasion ; c'est là limiter considérablement le principe tout d'abord posé.

Nous n'admettons pas cette distinction fondée sur la nature de la faute commise : nous pensons que le législateur a divisé les fautes en contractuelle et délictuelle suivant leur origine, comme nées de situations opposées. Le fait dommageable constitue-t-il l'inexécution d'un contrat pré-existant, ou est-il survenu en dehors de tout contrat? voilà la seule question qu'il y ait lieu de se poser pour déterminer la nature de la responsabilité. Nous appliquerons donc dans toute son étendue le principe de l'incompatibilité des deux responsabilités : le voyageur ne peut se prévaloir que de la responsabilité contractuelle pour obtenir réparation à raison des fautes qui constituent une inexécution du contrat.

II. — De l'action en responsabilité.

L'exercice de l'action est soumis à toutes les règles du droit commun en ce qui concerne la plupart des fautes de la compagnie; toutefois il présente, lorsqu'il s'agit de réparation par suite d'accidents, quelques particularités que nous allons signaler.

1° *Qui peut intenter l'action?*

A. Le voyageur lésé peut, sans controverse, réclamer une indemnité à raison du préjudice souffert.

Son action n'est pas forcément immédiate : il se peut que le voyageur ne constate aucune lésion concomitante à

l'accident, et que l'altération de sa santé n'apparaisse que plus tard ; le voyageur a dans ce cas le droit de réclamer une indemnité, pourvu qu'il prouve que la maladie est bien le résultat de l'accident. (Marseille, 8 août 1868) (1).

Le voyageur qui a obtenu une première indemnité peut en réclamer une seconde si, depuis le versement de la première, une aggravation imprévue de sa maladie se manifeste. (Aix, 2 avril 1870) (2). La renonciation à toute indemnité ultérieure, la transaction, intervenues sur la première action, ne mettraient même pas obstacle à une nouvelle demande, si l'aggravation de l'état de la victime et le changement de sa situation étaient restés alors hors de prévisions des contractants. (Paris, 16 juillet 1870 (3), 9 août 1890) (4).

Lorsqu'un voyageur blessé dans un accident meurt plus tard, des suites de l'accident ou pour toute autre cause, l'action en indemnité a pris naissance dans sa personne, ses héritiers peuvent l'exercer de son chef ; l'action fait partie de l'actif de la succession du *de cujus*.

En général tant que la victime d'un accident est vivante elle seule peut poursuivre la réparation du dommage ; en effet, la compagnie devant la remettre dans la situation pécuniaire où elle était avant l'accident, cette indemnité permettra au blessé de remplir tous les devoirs dont il était précédemment tenu. C'est ainsi qu'un parent, auquel le blessé payait une pension alimentaire due en vertu de la loi, ou fournie par charité, ne pourra se prétendre lésé ;

(1) Bull. ann. 1872, p. 86.

(2) D. 71. 2. 241.

(3) D. 71. 2. 169.

(4) Gaz, Trib. 1^{er} oct. 1890.

L'indemnité payée au voyageur mettra celui-ci à même de continuer son œuvre de bienfaisance.

B. Si la mort du voyageur a été instantanée, une action en indemnité n'a pu naître en sa personne. Mais tous ceux qui ont éprouvé un préjudice du fait de son décès peuvent en demander réparation. (Art. 1382.) Il n'est pas nécessaire d'être héritier de la victime pour réclamer une indemnité ; la qualité d'héritier est sans importance ; un parent, un tiers étranger à la famille sera recevable dans son action. Il en serait ainsi d'un commerçant qui se prouverait lésé par la perte d'un associé intelligent, tué dans un accident. Remarquons que dans ces cas la compagnie est responsable délictuellement vis-à-vis des personnes lésées ; en effet celles-ci réclament des dommages-intérêts non du chef du défunt, mais de leur propre chef, et comme elles n'ont jamais contracté avec la compagnie, cette dernière ne peut être tenue envers elle qu'en vertu des articles 1382 et suivants du code civil.

Quiconque demande une indemnité basée sur le décès du voyageur doit établir l'existence d'un préjudice matériel ou moral. Ce préjudice doit être direct, actuel et certain. (Besançon, 1^{er} décembre 1880) (1).

L'appréciation de l'existence d'un préjudice rentre dans la mission du juge du fait ; on ne peut à ce point de vue que citer quelques décisions.

Le père, la mère, l'enfant mineur d'un voyageur tué, peuvent réclamer une indemnité en se basant sur le préjudice moral que leur cause, dans le froissement de leurs affections, la perte d'un parent aimé, et sur le préjudice

(1) Bull. ann. 1881, p. 47.

matériel résultant de ce que la victime était pour eux, par son travail, une ressource et une garantie pour l'avenir. (Aix, 14 juin 1870 (1), Cass. 4 mars 1872 (2); Paris, 15 juillet 1873 (3); 27 mai 1876 (4); 20 décembre 1878 (5).

Il a été jugé avec raison que la parenté naturelle rendait, aussi bien que la parenté légitime, l'action recevable. (Paris, 11 novembre 1871 (6).

Plusieurs personnes peuvent réclamer à la fois des dommages-intérêts : en effet, chacune agissant de son chef, il y a lieu à plusieurs réparations individuelles. Cette règle n'empêche d'ailleurs pas que les tribunaux statuent en même temps sur la demande formée par quelqu'un tant en son nom qu'en celui des personnes que le décès de la victime fait retomber à sa charge. Ainsi la veuve peut réclamer une indemnité pour elle et ses enfants mineurs.

L'action des intéressés ne peut être repoussée par cela seul que le décédé avait de son vivant obtenu une indemnité : En effet, celle-ci n'a pu être accordée en vue d'un événement futur et incertain comme la mort de la victime. C'est ce qu'ont décidé le tribunal civil de la Seine, et, sur appel, la Cour de Paris, le 15 juillet 1873, précitée. Un voyageur blessé dans une collision avait obtenu par jugement une somme fixe de 3.000 francs et une rente viagère de 1.500 francs. Il vint à mourir des suites de ses blessures; sa femme et sa fille mineure réclamèrent une indemnité nouvelle, et le juge fit droit à leur demande, parcequ'il n'y avait dans les deux instances, ni identité de personnes, ni identité de cause.

(1) D. 72. 2. 97. — (2) Bull. ann. 1872, p. 90. — (3) Bull. ann. 1880, p. 68. — (4) Ibidem, p. 127. — (5) Ibidem, p. 99, — (6) D. 72. 2. 62.

Est-il besoin de dire que lorsqu'un voyageur a reçu une indemnité à raison de ses blessures personnelles, il peut en réclamer une nouvelle pour le préjudice que lui cause la mort, survenue postérieurement, d'un parent blessé dans le même accident. En effet, il n'y a pas dans les deux actions identité de cause (Marseille, 13 juillet 1868 (1) ; 12 février 1870 (2) ; Cass. 4 mars 1872) (3).

2° *Fixation des dommages-intérêts.* — Suivant le droit commun, les dommages-intérêts alloués doivent être la réparation exacte du préjudice causé.

Lorsque l'allocation de dommages-intérêts est fondée sur l'inexécution d'une obligation contractuelle, ce qui a lieu lorsque le voyageur victime ou ses héritiers, agissant de son chef, intentent l'action, elle est limitée par les dispositions des articles 1150 et 1151 du code civil : on ne peut tenir compte que du dommage direct et qui était susceptible d'être prévu.

Nous avons établi que cette limitation ne faisait pas obstacle à ce que l'indemnité variât avec les personnes lésées.

Les éléments dont les tribunaux doivent tenir compte dans l'allocation des dommages-intérêts sont complexes : on ne peut qu'en indiquer quelques uns à titre d'exemples.

Parmi les circonstances à prendre en considération pour la fixation de la quotité de l'indemnité, on devra tenir

(1) Bull. ann. 1870, p. 61.

(2) Bull. ann. 1872, p. 87.

(3) Ibidem, p. 90.

compte des souffrances éprouvées, des infirmités contractées à la suite des blessures. (Grasse, 29 nov. 1872) (1), Aix, 1^{er} mai 1873 (2), Nîmes, 22 mars 1887 (3), des dépenses de la maladie, de l'incapacité temporaire de travail (Bruxelles, 24 juillet 1875) (4), de l'impossibilité de reprendre sa profession (Bruxelles, 2 janvier 1875 (5), de l'âge de la victime, des secours qu'elle donnait aux siens, de la situation sociale, des liens d'affection qui existaient entre la victime et les membres de sa famille, de la douleur morale...

Il a été ainsi jugé qu'on devait prendre en considération, pour fixer l'indemnité due à une veuve « la rupture « funeste du mariage et l'anéantissement d'une association fondée en vue de la famille et des espérances consacrées sous l'autorité de la loi. » (Paris, 27 mai 1876) (6).

Lorsque l'accident est le résultat à la fois d'une faute de la compagnie et d'une imprudence du voyageur, la responsabilité est partagée, et les tribunaux doivent tenir compte de cette division dans l'évaluation des dommages-intérêts (Cass. 12 janvier 1849 (7), Seine, 2 mai 1868 (8), 31 décembre 1872 (9), Aix, 10 janvier 1877 (10), Cass., 20 août 1879 (11), 10 novembre 1884 (12), Poitiers, 4 août 1886 (13), Bordeaux, 26 juillet 1886 (14), Aix, 12 décembre 1887) (15).

Ainsi lorsqu'un voyageur est précipité du haut de l'im-

(1) Bull. ann. 1875, p. 134. — (2) Ibidem. — (3) Cité par Cotelle. *Dom. Int.*, p. 333. — (4) Lankmann, n° 69. — (5) Lankmann, n° 70. — (6) Bull. ann. 1880, p. 127. — (7) D. 49. 4. 39. — (8) Bull. ann. 1868, p. 208. — (9) Bull. ann. 1873, p. 293. — (10) D. 77. 2. 204. — (11) D. 80. 4. 15. — (12) D. 85. 4. 433. (13) Pand. Pér. 88. 2. 49. — (14) Journ. Arrêts de Bordeaux, 1886, p. 388. — (15) La « Loi » 26 janvier 1888.

périale d'un wagon par suite du choc du train contre un buttoir, la responsabilité de la compagnie est atténuée par le fait que le voyageur se tenait debout au moment de l'accident (Seine, 2 mai 1868, précité).

Voici une autre décision analogue :

Le 21 décembre 1880, le sieur X..., descendant du train 36, à la gare de Gannes, ligne du Nord, voulut traverser les voies, en passant à l'arrière du train qu'il quittait, pour gagner la sortie. Il fut tamponné et tué par l'express 29, venant en sens inverse et dont le croisement en gare de Gannes avec le train 36 était occasionné par le retard de ce dernier train. Vu les circonstances exceptionnelles, les employés de la gare de Gannes auraient dû prévenir le voyageur du péril qu'il courait, et prendre des dispositions particulières pour le préserver de tout accident; ils n'en firent rien, et la responsabilité de la compagnie se trouvait ainsi en cause. Mais X... avait de son côté commis une imprudence en s'engageant sur la voie montante avant de s'être assuré qu'elle était libre, et avait ainsi contribué à l'accident. La responsabilité se trouvait partagée, et il y avait lieu de tenir compte de cette circonstance pour réduire les dommages-intérêts. (Cass. 10 nov. 1884) (1).

Mais il ne faut tenir compte de la faute de la victime que si cette faute a pu contribuer à l'accident. C'est ce qui a été jugé dans l'espèce suivante :

Le sieur X..., muni d'un billet de Toulouse à Castelnaudary, s'était endormi dans le rapide de la ligne du Midi et avait dépassé la station à laquelle il devait des-

(1) S. 85. 4. 129.

cendre. Le rapide fut télescopé peu après, en gare d'Alzonne, et X... blessé. La Cour de Toulouse, le 5 décembre 1893 (1) lui accorda une indemnité. Sur pourvoi de la compagnie, la Cour de cassation confirma cet arrêt, le 13 mars 1895 (2), par les motifs suivants : « Attendu
« que l'accident a eu lieu au delà de Castelnaudary, station
« pour laquelle X... avait son billet; mais que l'arrêt
« attaqué constate que si X... n'avait pas pris un billet
« supplémentaire pour aller à Carcassonne, c'était parce-
« qu'il s'était endormi et qu'il ne s'était réveillé qu'au
« moment de l'accident; — attendu que la compagnie pré-
« tend qu'en raison de cette situation irrégulière, X... n'é-
« tait dans son train qu'un intrus, qu'il ne doit qu'à sa
« contravention d'être victime de l'accident, et que, par
« suite, elle n'a encouru aucune responsabilité; — mais
« attendu que sans avoir à examiner si dans les cir-
« constances de la cause telles qu'elles sont présentées, il
« y a eu ou non de la part de X..., contravention aux
« articles 61 et suivants de l'ordonnance du 15 no-
« vembre 1846 et 21 de la loi du 15 juillet 1845, il n'en
« est pas moins certain que la compagnie, conformément
« aux articles 1382 et suivants a encouru la responsabilité
« mise à sa charge; — qu'en effet, en admettant que X...
« ait commis une faute ou même une contravention en
« ne régularisant pas sa situation, la compagnie avait en
« lui un voyageur qui, quoique passible d'un supplément
« de prix et éventuellement des suites d'une contraven-
« tion, avait néanmoins pleinement droit à la sécurité due
« à tout voyageur; — que la faute que X... a pu commettre

(1) D. 94. 2. 412.

(2) D. 96. 1. 19.

« n'a eu aucune influence sur l'accident dont il a été
« victime et que ce n'est pas le cas d'appliquer les règles
« en matière de faute commune à l'auteur de l'accident et
« à la victime, d'où il suit qu'en admettant la responsa-
« bilité unique de la compagnie du Midi, relativement à
« l'accident dont par la faute unique de la compagnie,
« X... a été victime, l'arrêt attaqué s'est conformé aux
« principes des articles 1382 et suivants. »

L'indemnité peut être allouée sous forme de somme fixe, de pension temporaire, de rente viagère, reversible ou non sur la tête du conjoint ou de ses enfants.

C'est aux tribunaux qu'il appartient de décider, suivant les circonstances de la cause, quel est le mode d'allocation le plus opportun.

CHAPITRE IV

OBLIGATIONS DES VOYAGEURS

Nous relevons à la charge du voyageur les obligations suivantes :

- 1^o Payer le prix de la place.
- 2^o Représenter son billet.
- 3^o Ne pas monter dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur son billet.
- 4^o Ne pas dépasser la station inscrite sur le billet.
- 5^o User des choses louées en bon père de famille.
- 6^o Observer les règlements de police spéciaux aux chemins de fer.

I. — Payer le prix de la place.

Des billets. — D'après l'article 4 des tarifs généraux homologués, le transport des voyageurs est effectué moyennant le paiement préalable du prix de la place : ce paiement est constaté par la délivrance d'un billet.

Comment est fixé ce prix ? En général, le voiturier n'est soumis à aucune entrave pour la détermination de la

somme qu'il exige des voyageurs en échange du service qu'il leur procure ; la rémunération de ce service est débattue de gré à gré, fixée par le mutuel consentement des parties, sujette aux variations de la loi de l'offre et de la demande. Nous avons vu dans un précédent chapitre qu'il en était autrement pour les transports par chemins de fer ; les compagnies concessionnaires jouissant d'un monopole de fait, l'Etat a dû intervenir dans la fixation de la rémunération ; nous ne reviendrons pas ici sur cette réglementation dont nous avons déjà exposé les principales mesures ; rappelons seulement qu'aucune taxe ne peut être perçue sans l'homologation ministérielle, modifiée sans autorisation et que, lorsqu'elle a été régulièrement approuvée, elle est obligatoire pour tous ; on ne peut y déroger.

L'article 42 du cahier des charges porte : « Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir pendant la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés : »

PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE		PRIX		TOTAUX
		de Péage	de Transport	
VOYAGEURS	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe)	0 f. 067	0 f. 033	0 f. 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).	0 050	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe)	0 037	0 018	0 055

Cette taxe comprend, on le voit, deux éléments, le droit de péage qui correspond aux frais d'établissement et d'entretien de la voie ferrée, le droit de transport qui représente les frais d'acquisition et d'entretien du matériel roulant et les dépenses d'exploitation. L'intérêt de cette distinction consiste en ce que la compagnie concessionnaire, si elle n'exploite pas le réseau elle-même, n'a droit qu'au prix de péage sans pouvoir prétendre au prix de transport.

La taxe totale, telle qu'elle vient d'être indiquée, ne comprend pas l'impôt dû à l'Etat. L'origine de cet impôt remonte à la loi du 25 mars 1817 dont l'article 112 établissait sur les voitures de terre à service régulier un droit au profit de l'Etat de 10 % du prix total; cet impôt, déjà grevé de un décime en vertu de la loi du 6 Prairial an VII, fut déclaré applicable au transport des voyageurs par chemins de fer (Cass. 1^{er} août 1833) (1). La loi du 2 juillet 1838 décidait que l'impôt du dixième ne portait que sur la portion du prix de la place afférente au transport, abstraction faite du péage. Une loi du 14 juillet 1855 étendit l'impôt à la totalité de la taxe et l'augmenta d'un décime; en cet état, lorsque le cahier des charges prévoyait pour un transport un prix de 100 francs, le voyageur devait payer en plus au profit de l'Etat : impôt du dixième 10 francs, double décime 2 francs, au total 12 francs, de sorte que le prix de la place se montait en définitive à 112 francs. La loi de finances du 16 septembre 1871 frappa les transports à grande vitesse d'une taxe additionnelle de 10 %, qui devait reposer tout à la fois sur la somme due à la compagnie et sur les impôts antérieure-

(1) D. 33, 1. 338.

ment établis ; ainsi, dans l'exemple précédemment cité, cette surtaxe était de 11 fr. 20, et outre les 100 francs destinés à rémunérer la compagnie, le voyageur payait un impôt total de 23 fr. 20.

En dernier lieu, la loi de finances du 26 janvier 1892 modifia la législation sur cette matière dans les termes suivants : « Article 26. Est supprimée à partir du « 4^{er} avril 1892 la taxe additionnelle de 10 % établie par « l'article 12 de la loi de finances du 16 septembre 1871 : « 1^o sur le prix des places des voyageurs transportés par « chemins de fer, par voitures publiques, par bateaux à « vapeur ou autres, consacrés au public... »

De plus les conventions passées en 1883 entre l'État et les grandes compagnies portaient : « Dans le cas où l'État « supprimerait la surtaxe ajoutée par la loi du 16 septembre 1871 aux impôts de grande vitesse sur les chemins de fer, la compagnie s'engage à réduire les taxes « applicables aux voyageurs à plein tarif, de 10 % pour « la deuxième classe, et de 20 % pour la troisième classe, « ou suivant toute autre formule équivalente arrêtée « d'accord entre les parties contractantes. » De la combinaison de cette disposition de la loi du 20 novembre 1883, avec l'article 26 de la loi de finances de 1892, résulte un abaissement de tarifs de 10 % en première classe, de 20 % en deuxième classe, de 30 % en troisième classe. Notons que depuis lors, les compagnies ont consenti à opérer sur les tarifs une réduction supérieure de 19 millions à celles stipulées dans les conventions de 1883. Par ces mêmes conventions, les compagnies s'engagent, si l'État fait ultérieurement de nouvelles réductions sur l'impôt, à faire une réduction équivalente sur les taxes des voyageurs.

En définitive, dans l'état actuel, le prix du transport par chemins de fer, impôt compris, est par tête et par kilomètre de :

0 fr. 112 en première classe ;

0 fr. 0756 en deuxième classe :

0 fr. 04928 en troisième classe.

Le billet, constituant une quittance, est soumis en outre au droit de timbre de 0 fr. 10 institué par la loi du 23 août 1871, dès que son prix excède 10 francs, impôt compris, c'est-à-dire lors même que le prix de transport du à la compagnie est inférieur à 10 francs, pourvu que ce prix de transport, additionné avec l'impôt, dépasse 10 francs.

D'après l'article 48 de l'ordonnance de 1846, les tableaux des taxes doivent être constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer. De la sorte, les voyageurs peuvent se rendre compte de l'étendue de l'obligation qui leur incombe.

En France, le tarif pour le transport des personnes est divisé en trois catégories, correspondant à trois classes de voitures présentant un confortable différent.

La perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus ; tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier ; si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle est comptée pour six kilomètres (Art. 42 du cahier des charges). L'administration des chemins de fer de l'État a établi pendant un certain temps sur son réseau des tarifs de voyageurs à base décroissante avec la distance ; les autres compagnies se sont toujours refusées à entrer dans cette voie, en faisant remarquer que les frais généraux, qui restent constants

quel que soit le chemin parcouru, représentent une petite fraction des frais de transport des personnes, que d'ailleurs ceux-ci sont trop élevés pour qu'elles puissent, comme elles le font pour les marchandises, consentir à des réductions.

A l'inverse de la règle établie sur beaucoup de réseaux étrangers, le prix des places est le même, quelle que soit la vitesse des convois. Cette uniformité de prix ne paraît pas logique, et elle a été vivement critiquée. En effet, les dépenses de la compagnie augmentent en fonction de la vitesse : les frais de traction et l'usure du matériel sont beaucoup plus grands pour les trains rapides que pour les trains omnibus. De plus, l'usage des trains de vitesse procure aux voyageurs une économie de temps dont ils devraient tenir compte au transporteur. Le maintien du système admis en France se justifie aux yeux de quelques-uns par les motifs suivants : si on établissait aujourd'hui une distinction dans les tarifs suivant la nature des convois, il faudrait, pour ne pas amener une diminution de recettes, relever la taxe des trains de vitesse en même temps qu'on réduirait celle relative aux transports par trains omnibus ; or le public admettrait difficilement ce relèvement ; de plus, les voyageurs des trains de vitesse étant une petite minorité, la surtaxe qu'on leur imposerait ne se traduirait pour les autres voyageurs que par un dégrèvement insignifiant. La solution qu'on a adoptée en France consiste à ne composer les trains les plus rapides que de voitures de 1^{re} classe, ou de 2^{me} classe. De la sorte, les voyageurs de classes inférieures payent en fait un supplément pour être admis dans ces trains. Au point de vue juridique, nous reconnaissons que le système de la distinction des taxes serait plus équitable ; car dans l'état

actuel, seuls les voyageurs de 1^{re} classe ne paient pas plus cher pour voyager par trains rapides ; mais si l'on considère que la vitesse des trains dits express est très variable d'un réseau à l'autre, que cette vitesse varie pour le même train entre deux sections de la même ligne, on avouera qu'il est à peu près impossible, à moins de créer des divisions à l'infini et au prix de grandes difficultés pratiques, de proportionner d'une façon rigoureuse la rémunération au service rendu.

D'après l'article 4 des tarifs généraux homologués le voyageur doit payer le prix de sa place préalablement au transport : disposition très juste, car la compagnie est obligée de contracter avec tout individu qui se présente à ses bureaux, et elle ne peut s'enquérir de sa solvabilité ; tandis que le voyageur ne court aucun risque en remplissant avant toutes choses la principale de ses obligations. Le paiement effectué est constaté par la délivrance d'un billet : ce billet est une quittance entre les mains du voyageur et lui donne accès dans l'enceinte de la voie ferrée. C'est aussi un titre pour et contre la compagnie ; il prouve que le voyageur a rempli l'obligation de payer le prix du transport, et que la compagnie s'est engagée à le transporter dans les conditions qui sont énoncées sur son billet. Il limite enfin les droits du voyageur à ces mêmes conditions, et l'empêche de prétendre en avoir reçu de la compagnie plus que celle-ci ne lui en a reconnu. Le billet est donc un moyen de preuve du contrat, c'est un *instrumentum*. La loi exige que, dans les contrats synallagmatiques, il soit passé autant d'écrits qu'il y a de parties ayant un intérêt distinct. Or, en matière de transport, nous voyons le voyageur seul détenteur d'un titre écrit. Cette dérogation au droit commun s'explique par ce fait

que la présence même du voyageur dans l'enceinte du chemin de fer est une preuve qu'un contrat est intervenu : refuse-t-il de produire le titre qui fixe les clauses de ce contrat, il sera, comme nous le verrons plus loin, considéré en faute et passible de peines auxquelles il n'a qu'un seul moyen de se soustraire : représenter son titre. La compagnie n'a donc pas d'intérêt à avoir entre les mains une preuve écrite du contrat, dont la rédaction causerait une perte de temps : le voyageur a plus intérêt qu'elle à montrer son titre.

Les billets contiennent en général les mentions suivantes : le nom des stations de départ et d'arrivée, la classe, le prix, la date, parfois le numéro du train.

Les billets ne sont pas nominatifs ; on peut les faire prendre au guichet par un ami, un employé, un tiers quelconque. Certains auteurs soutiennent qu'ils sont personnels ; en conséquence, muni d'un billet de Marseille à Paris, on ne pourrait descendre à Lyon et vendre à un tiers le droit de se faire transporter de Lyon à Paris. Nous ne voyons pas sur quoi se base cette décision lorsqu'il s'agit de billets simples à plein tarif. En principe, tous les droits sont cessibles, si le contrat qui leur a donné naissance n'a pas été passé *intuitu personæ* : c'est le cas du contrat de transport des personnes. Qu'importe à la compagnie que ce soit Pierre ou Paul qui monte dans son train ? elle ne peut pas refuser de transporter l'un plus que l'autre ; les tarifs pour voyageurs ne sont pas établis au poids, au volume, mais à tant par tête ; quel préjudice subit-elle ? Nous objectera-t-on que tout kilomètre entamé étant payé comme s'il était parcouru en entier, il en résultera une perte pour les compagnies lorsque l'échange des voyageurs aura lieu à une station située dans l'intervalle de

deux poteaux kilométriques ? Nous répondrons que cette règle a été établie pour éviter des comptes minutieux dans l'établissement des tarifs par l'adoption d'une cote mal taillée, et qu'elle ne peut porter atteinte au principe primordial de la cessibilité des droits. Nous pensons trouver encore un argument en faveur de notre opinion dans ce fait que, pour tous les tarifs réduits soumis à l'utilisation du billet par un voyageur unique, la clause de la personnalité du billet y est exprimée ; elle est donc la contrepartie des avantages pécuniaires ou autres, accordés aux voyageurs dans ces tarifs spéciaux, mais elle ne se trouve pas sous-entendue dans les conditions du tarif général. Quant à la répression pénale de la cession d'un billet simple, on ne saurait en parler ; il n'y a aucun texte qui la prévoit et la punisse. D'ailleurs, cette faculté de cession n'existe plus, dès que des avantages basés sur la longueur du parcours sont faits au titulaire du billet : il en est ainsi dans l'application des tarifs à base décroissante, ou en cas d'itinéraires détournés avec taxe calculée sur la voie la plus directe. Nous n'insisterons pas sur cette question, au sujet de laquelle nous n'avons trouvé aucune décision dans les monuments de la jurisprudence : elle se présente rarement dans la pratique, par suite de la difficulté de trouver à point un cessionnaire.

Voyageurs sans billets. — L'article 63 de l'ordonnance de 1846 défend d'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet. Le fait de voyager sans billet est donc une contravention à l'ordonnance, punie des dispositions de l'article 21 de la loi de 1845 ; il est, en tant que contravention, punissable indépendamment de la bonne foi de son auteur, qui ne peut être admis à la prouver. (Auxerre,

2 février 1854 (1); Pontoise, 14 septembre 1881 (2); Riom, 4 janvier 1893) (3). La grande majorité des tribunaux et un grand nombre d'auteurs soutiennent avec raison que le même fait ne peut, considéré isolément, constituer une escroquerie; il ne peut avoir ce caractère que s'il est entouré de circonstances particulières dont la réunion constitue le délit prévu par l'article 405 du Code pénal. (Dijon, 23 mars 1857 (4); Cass., 7 avril 1870 (5); Paris, 20 mai 1882 (6); Caen, 29 mars 1888) (7).

La Cour de cassation dit dans son arrêt du 7 avril 1870 :
« Attendu que l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 défend d'entrer dans une voiture sans avoir
« pris un billet;... attendu qu'il résulte, tant de l'ensemble
« de la loi du 15 juillet 1845 que des dispositions spéciales
« aux faits qualifiés contraventions, que l'infraction à
« l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ne
« saurait, bien que punie de peines correctionnelles, être
« classée parmi les délits; mais qu'elle constitue simplement une contravention aux règlements sur la police
« des chemins de fer, résultant d'un fait matériel indépendant de la bonne ou mauvaise intention de l'auteur,
« et soumise par sa nature aux principes qui régissent les
« contraventions de police. »

Lorsque les employés trouvent un voyageur sans billet, ils se contentent souvent de lui faire payer le prix de sa

(1) Journ. de Droit criminel, 1854, p. 427.

(2) Bull. ann. 1887, p. 33.

(3) S. 93. 2. 48.

(4) D. 57. 2. 124.

(5) Bull. ann. 1870, p. 132.

(6) Bull. ann. 1887, p. 27.

(7) Recueil arr. Caen et Rouen, 1888, p. 214.

place, sans constater la contravention ; c'est là une simple tolérance, qui est souvent motivée par d'excellentes raisons pratiques, par exemple l'arrivée du voyageur au dernier moment, mais dont celui-ci ne peut se prévaloir comme d'un droit ; la contravention à l'article 63 est parfaitement caractérisée, et un procès verbal peut être dressé contre le délinquant.

Il est également certain que la compagnie peut se porter partie civile et réclamer le prix de la place ainsi occupée.

Le voyageur trouvé sans billet et sans argent ne peut être mis en état d'arrestation préventive ; (circulaire ministérielle du 3 juillet 1854) ; mais la compagnie est en droit dans ce cas d'exiger qu'il fasse la preuve de son identité ; et s'il ne parvient pas à l'établir, il peut être remis comme vagabond entre les mains de l'autorité judiciaire. (Circulaire ministérielle précitée.)

Il a été jugé que lorsqu'un voyageur monte en wagon sans être muni d'un billet, la compagnie est fondée à lui demander des dommages-intérêts, alors même qu'il offrirait d'acquitter le prix de sa place (Seine, 15 janvier 1873 (1) ; Paris, 20 mai 1882 (2) ; *contra* : Pontoise, 1^{er} février 1882 (3).

Le voyageur porteur d'un billet falsifié est considéré comme voyageur sans billet suffisant, et assimilé à un voyageur sans billet : il commet donc une infraction à l'article 63 de l'ordonnance de 1846 ; il peut même selon les circonstances être recherché pour escroquerie (Bor-

(1) Gaz. trib. 22 janvier 1873.

(2) Bull. ann. 1887, p. 25.

(3) Ibidem.

deaux, 27 juin 1862 (1); Paris, 5 juillet 1878) (2) mais ici encore, le fait en lui-même n'est qu'une contravention : la falsification, remarque M. Bedarride (t. I, p. 263), aura ce résultat que le voyageur s'approprie une partie de la fortune d'autrui ; mais il ne se la fait pas remettre : c'est l'absence de cette délivrance constitutive de l'escroquerie qui empêche la criminalité du fait. Celui-ci est au point de vue pénal ordinaire un faux en écriture privée ; mais qui voudrait aller jusqu'à appliquer dans le cas qui nous occupe l'article 150 du Code pénal ? Il faut donc s'en tenir à l'article 63 de l'ordonnance de 1846, édicté spécialement en vue de la répression du fait susvisé. Même solution pour les voyageurs porteurs de billets périmés. Le 1^{er} mai 1846, le tribunal correctionnel de la Seine (3) acquittait une personne voyageant avec un billet périmé, pour ce motif qu'elle l'avait présenté au contrôle, et qu'on l'avait laissée monter dans le train. Le 3 mars (4) et le 17 novembre 1866 (5), le même tribunal rendait deux jugements de condamnation contre des voyageurs qui se trouvaient dans le même cas. M. Féraud-Giraud (t. 3, p. 218) approuve ces dernières décisions, en remarquant qu'il peut y avoir eu faute de l'employé préposé au contrôle, mais qu'elle ne fait pas disparaître la contravention du voyageur ; que d'ailleurs la rapidité du contrôle ne permet pas de s'assurer si un billet est périmé ou non. Nous nous rangeons à son opinion et demandons dès lors la suppression de ce contrôle, inutile pour la compagnie, sans intérêt et par suite vexatoire pour les voyageurs.

(1) D. 62. 2. 425.

(2) D. 80. 2. 67.

(3), (4) et (5) Cités par Féraud-Giraud. t. 3, p. 218.

Quand un billet simple est-il périmé ? D'après la plupart des auteurs, le billet n'est valable que pour le train pour lequel il a été délivré ; le contrat intervenu est à heure déterminée, à effet temporaire ; l'utilisation du billet par le premier train en est une clause ; si le voyageur y déroge, le contrat est rompu ; de plus l'article 203 du règlement des contrôleurs, homologué par décision ministérielle du 31 août 1869 porte : « Les billets de voyageurs ne sont valables que pour la date et le train qui y sont indiqués par le composteur. » Le voyageur, qui prend un train suivant, doit donc être considéré comme sans billet, et passible des peines prévues par la loi de 1845. D'ailleurs les compagnies tiennent compte du nombre de billets délivrés à chaque train pour en régler la composition : leurs prévisions seraient déjouées si le voyageur pouvait partir quand bon lui semble, et il en résulterait de l'encombrement et des réclamations. Cette théorie nous paraît trop absolue ; nous croyons qu'il y a lieu de distinguer. Il faut avant tout rechercher la commune intention des parties ; dans les gares où la délivrance des billets est permanente, on ne peut raisonnablement soutenir que le voyageur doit partir par le train qui suit immédiatement la remise du billet, car la mesure a précisément pour but d'engager le voyageur à prendre son billet à l'avance. Même dans les stations où les guichets ne sont ouverts qu'au moment du passage des trains, si les billets qu'on y délivre ne portent que la date du jour, nous ne voyons pas quelle clause met obstacle à la liberté du voyageur de partir par le train de la journée qu'il lui plaît de choisir. Mais si, au contraire, le ticket mentionne le numéro du train pour lequel il est valable, le voyageur qui l'utilise par un autre convoi peut être

considéré comme muni d'un billet insuffisant, et par suite en contravention.

Dans tous les cas, pour qu'il y ait lieu à réparation civile, il faut que la compagnie justifie d'un préjudice ; cette condition fera la plupart du temps défaut.

La question de validité des billets se pose encore sous une autre forme : un voyageur peut-il s'arrêter en route, et repartir par un train suivant ? Nous ne le croyons pas ; le contrat contient certainement cette clause tacite que le trajet doit être effectué directement, sans interruption : Le voyageur peut dans une certaine mesure choisir au point de départ le convoi qu'il prendra, parce qu'il ne cause aucun tort à la compagnie. Il n'en est pas de même s'il effectue un voyage par trajets partiels ; conservant son billet à chacun de ses arrêts, il oblige la compagnie à autant de visas destinés à les constater. Faute de cette formalité, tout contrôle est impossible, et le voyageur peut avec un seul billet faire plusieurs fois le même parcours sans payer à nouveau. On ne peut supposer que la compagnie ait entendu accorder aux voyageurs cette faculté qui ouvrirait la porte à toutes les fraudes.

II. — Représentation du billet.

L'article 6 des tarifs généraux homologués porte : « Les voyageurs doivent présenter leurs billets à toute réquisition des agents de la compagnie. » Le refus du voyageur de montrer son billet constitue donc une contravention à la police des chemins de fer (Compiègne 24 juin

1857 (1); Toulouse, 14 mai 1884 (2); Foix, 18 février 1887 (3); Pontoise, 6 octobre 1887 (4); Soissons, 25 octobre 1887) (5). Certains de ces arrêts basent leur condamnation sur ce motif que le voyageur qui refuse de présenter son billet au contrôleur de route contrevient aux dispositions de l'article 63 de l'ordonnance de 1846; d'après eux, l'article 63 défendant de monter en voiture sans billet, ou de monter dans une voiture de classe supérieure à celle indiquée sur le billet, et le même article portant que les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents du chemin de fer pour l'observation des dispositions qui y sont contenues, les voyageurs ne peuvent se soustraire au contrôle de route. Il nous semble qu'on étend ainsi la portée de l'article à des cas qu'il n'a nullement prévus; d'après lui, c'est uniquement la désobéissance relative aux dispositions qu'il contient qui est sanctionnée par l'article 21 de la loi de 1845; or où voit-on qu'il oblige les voyageurs à se soumettre à un contrôle? Nous croyons donc que cette obligation résulte uniquement des tarifs généraux. Le 2 avril 1884, le tribunal correctionnel de Toulouse (6) avait déclaré que l'ordonnance de 1846 n'impose pas expressément aux voyageurs l'obligation d'exhiber leurs billets en cours de route, et qu'aucun texte de loi n'est applicable à une disposition de cette nature; que cette prétention des compa-

(1) Lamé-Fleury. Code ann. 1872, p. 145.

(2) Bull. ann. 1889, p. 20.

(3) La « Loi » du 1^{er} février 1888.

(4) Gaz. trib. du 16 octobre 1887.

(5) La « Loi » du 4 décembre 1887.

(6) Bull. ann. 1889, p. 49.

gnies était inadmissible « attendu que le contrôle s'exerce
« à la gare de départ, où les voyageurs sont obligés, pour
« être admis sur les quais et pouvoir entrer dans les voi-
« tures, de montrer leurs billets ; attendu que le contrôle
« ayant pour but le même fait ne saurait se multiplier au
« gré de la compagnie sous peine de devenir vexatoire
« pour les voyageurs. » Le 14 mai 1884 (2), la cour de
Toulouse cassa ce jugement, déclara qu'il y avait, dans le
refus d'exhiber son billet en cours de route, une contra-
vention à l'article 63 de l'ordonnance de 1846, et que « la
« vérification en cours de route est le complément indis-
« pensable de celles qui ont lieu au départ et à l'arrivée,
« et qu'une expérience de tous les jours a fait reconnaître
« comme insuffisantes. » Le tribunal de Pontoise motivait
dans son arrêt précité la nécessité du contrôle de route :
« attendu que le contrôle des billets en cours de route est
« indispensable pour sauvegarder les intérêts des compa-
« gnies, et éviter des fraudes à leur préjudice, puisque
« sans ce contrôle il serait notamment impossible de savoir
« si les voyageurs ne sont pas montés dans un wagon de
« classe supérieure à celle à laquelle leur donne droit
« leur billet,... que ce contrôle est même plus nécessaire
« que jamais, aujourd'hui que l'accès des quais est en
« général laissé libre un peu avant le départ de chaque
« train ; qu'il appartient d'ailleurs à l'autorité administra-
« tive compétente d'empêcher que le contrôle devienne
« vexatoire pour les voyageurs. » Sans placer comme la
cour de Toulouse la base de la condamnation dans
l'article 63, nous croyons que ces décisions sont justement
rendues en vertu de l'article 6 des tarifs généraux, et que

(2) Bull. ann. 1889, p. 20.

les motifs pratiques qu'elles font valoir ont leur poids : le contrôle de route est de tous le plus efficace. Toutefois il ne saurait être multiplié selon le bon plaisir des agents des compagnies sous peine de devenir abusif. C'est pourtant ce qui se passe sur certaines lignes, et ce qui constitue une circonstance atténuante à la désobéissance des voyageurs ; leur résistance s'explique, bien qu'elle s'affirme parfois par des motifs assurément peu juridiques, tel celui-ci que nous trouvons à plusieurs reprises dans les annales de la jurisprudence : que le contrôleur n'avait pas de gants (Toulouse, 14 mai 1884 (1), Blaye, 15 novembre 1891) (2).

Remarquons que le refus de montrer son billet constituant une simple contravention, cette contravention existe en dehors de toute intention frauduleuse ; l'allégation du voyageur qu'il a perdu son billet ne la fera donc pas disparaître, à moins qu'il ne prouve le cas de force majeure qui l'a mis dans l'impossibilité de le représenter. (Cass. 12 avril 1889) (3).

Les voyageurs doivent présenter leurs billets à l'arrivée, et c'est même un usage général qu'ils le remettent à l'agent collecteur. Cette pratique s'explique fort bien ; il est vrai que d'ordinaire on garde par devers soi les quittances qui vous ont été délivrées comme décharge d'un paiement, mais ici la quittance sert en même temps de titre au voyageur pour se prévaloir de certains droits acquis contre la compagnie ; dès que la compagnie est libérée des obligations qu'elle avait contractées envers le

(1) Bull. ann. 1889, p. 20.

(2) Journ. arr. Bordeaux. 1892. 2. 9.

(3) Bull. ann. 1889, p. 100.

voyageur, celui-ci lui remet le titre qu'il avait contre elle : s'il en était autrement, le billet donnant accès sur les quais, on pourrait refaire le même parcours sans payer à nouveau.

Aux termes de l'article 6, § 2, des tarifs généraux :
« Tout voyageur qui ne peut présenter son billet à l'arrivée
« doit solder avant de sortir le prix de la place qu'il a
« occupée ; le prix à payer est celui de la classe du com-
« partiment dans lequel le voyageur était placé, et du
« plus long parcours du train depuis la dernière station
« où un contrôle général a été opéré, à moins que le voya-
« geur ne puisse justifier de son point de départ, auquel
« cas il ne paye qu'à partir de ce point. »

Cette règle s'applique quand bien même le voyageur pourrait prouver qu'il a pris un billet au départ. (Poitiers. 1^{er} juin 1878) (4). En effet, comme le fait observer M. Féraud-Giraud (t. III, p. 246), le voyageur peut, après avoir pris et montré à plusieurs personnes son billet, l'avoir remis à un autre voyageur qui n'en avait pas ; il peut même l'avoir perdu de très bonne foi, et rien ne justifie que ce ticket n'a pas été trouvé et utilisé par un autre voyageur. Il ne peut donc refuser de payer à nouveau sa place. La représentation du bulletin de bagages, qui ne lui a été délivré au départ que sur le vu de son billet de place, ne l'en dispenserait pas davantage ; car il ne s'ensuit pas qu'il n'ait pas cédé le billet isolément. Le prix que le voyageur sans billet doit acquitter est celui de la place occupée depuis le point le plus éloigné où le voyageur a pu se faire transporter sans qu'on remarquât sa situation irrégulière, c'est-à-dire depuis la station où le

(4) D. 79. 2. 23.

dernier contrôle général a été opéré, ou, s'il n'en a pas été fait, depuis la station de départ du train. L'article 6 crée donc contre le voyageur une présomption, mais celle-ci est susceptible d'être renversée par la preuve contraire ; le bulletin de bagages, par exemple, peut servir de justification ; la preuve par témoins de la présence du voyageur au lieu d'où il dit venir, peu d'instantants avant le départ du train, serait également suffisante pour déterminer la longueur du parcours effectué.

III. — Changements de classe.

Aux termes de l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, « il est défendu..... de se placer dans une « voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée « par le billet. » Le voyageur qui occupe en chemin de fer une place d'une classe supérieure à celle qui est indiquée par son billet commet donc une contravention à l'article 63 de l'ordonnance de 1846, et à l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Mais la contravention n'existe plus, si le voyageur n'a changé de classe qu'après avoir prévenu les agents, et y avoir été autorisé par eux ; (Angers 27 octobre 1873 (1) ; Nancy, 1^{er} mai 1884) (2). Il en est de même si le voyageur a été amené à monter dans une classe supérieure par un cas de force majeure, par exemple par suite du défaut de places dans la classe dont il avait acquitté le prix ; mais suivant le droit commun, il doit

(1) S. 75. 2. 83.

(2) S. 86. 2. 114.

prouver le cas de force majeure qu'il invoque (Perpignan, 10 août 1888) (1). Le voyageur qui prend place dans une voiture d'une classe supérieure doit payer à la compagnie un supplément égal à la différence du prix des places entre la gare où il change de compartiment et celle où il descend. Lorsque les agents trouvent un voyageur dans une classe supérieure à celle à laquelle il a droit, ils se bornent en général à lui demander le supplément calculé comme il vient d'être dit, sans dresser procès-verbal. C'est-là une tolérance des employés, qui aboutit à la violation journalière de l'ordonnance de 1846 : il arrive constamment que des voyageurs peu scrupuleux se déclassent avec le secret espoir qu'on ne fera pas de contrôle, sûrs d'en être quittes au pis aller en payant un supplément, et qui regarderaient à deux fois à commettre leur fraude, s'ils se savaient certains, au cas où elle serait découverte, d'être l'objet de poursuites correctionnelles.

Le fait de monter dans une voiture d'une classe inférieure à celle mentionnée sur le billet tombe-t-il sous l'application de l'article 63 de l'ordonnance précitée ? Les termes généraux de cet article pourraient le faire croire, mais le but dans lequel il a été rédigé s'oppose à cette interprétation : en édictant la disposition de l'article 63, le législateur a voulu empêcher qu'on ne fraudât les compagnies en payant pour une place moins confortable que celle qu'on occupait ; le même inconvénient n'a pas lieu dans le cas qui nous occupe. Sans doute, si les voyageurs de 1^{re} classe passaient en grand nombre dans les voitures de classes inférieures, il en résulterait un embarras pour la compagnie ; car elle verrait déjouées les combinaisons

(1) Gaz. Pal. 89. 1. Supp. 60.

qu'elle a faites pour assurer aux voyageurs de chaque classe un nombre de places suffisant; mais je ne sache pas que le cas se soit jamais présenté dans la pratique, et je doute qu'il soit venu à l'esprit de l'auteur de l'ordonnance. Le tribunal de Pau a rendu un jugement dans ce sens le 14 janvier 1869 (1) : il s'agissait en l'espèce d'un voyageur qui était monté dans un fourgon à bagages.

IV. — Destination dépassée.

Lorsqu'un voyageur muni d'un billet continue sa route au delà de la station pour laquelle il avait pris ce billet, il doit à la compagnie un supplément. Le fait donne-t-il lieu en outre à une sanction pénable? Le tribunal correctionnel de Dijon s'était prononcé en 1857 pour la négative, par le motif qu'aucun texte de loi ne prévoyait le fait pour le punir. Sur appel, la cour de Dijon admit au contraire que le fait susvisé tombait sous l'application de l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 :
« Attendu que les dispositions de l'ordonnance réglemen-
« taire du 15 novembre 1846 sont applicables à toute
« personne, qui, entrée ou restée volontairement dans un
« wagon, voyage sans billet pendant un parcours quel-
« conque, qu'autrement la fraude la plus commune et la
« plus facile à commettre resterait impunie contre l'inten-
« tion du législateur, qui a établi des prescriptions tout

(1) D. 74. 5. 81.

« à la fois dans un intérêt de bon ordre et dans l'intérêt
« des compagnies. » (Dijon 25 mars 1857 (1).

Bien que le texte de l'article 63 puisse faire naître quelques doutes sur l'exactitude de cette solution, elle est admise par la jurisprudence (Toulouse 9 juillet 1868 (2); Cass. 7 avril (3) et 8 décembre 1870 (4); Pau, 29 mai 1886 (5); Rennes, 2 juin 1886 (6); Toulouse, 5 décembre 1893 (7). Le voyageur qui reste dans le train après la station où il devait descendre encourt donc les *peines mentionnées dans l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845*. Ici se présente cette question que nous avons déjà rencontrée : le fait de dépasser la station d'arrivée constitue-t-il une escroquerie ? Nous répondrons encore qu'on ne peut le considérer comme tel, abstraction faite de toute autre circonstance : on n'y trouve ni les manœuvres exercées sur la victime ni la remise matérielle des objets dont parle l'article 405 du c. pénal. La jurisprudence a souvent affirmé ce principe, que l'emploi de manœuvres frauduleuses quelconques pour voyager sans billet ne suffit pas à constituer le délit d'escroquerie, s'il n'y a eu d'autre part remise de valeurs dont l'obtention était le but du prévenu. Citons une espèce de nature à se représenter souvent dans les transports par chemins de fer. En février 1868, les sieurs D... et L... se proposant d'aller de Paris à Bordeaux prenant à la gare de Paris-Austerlitz deux billets de 1^{re} classe à destination d'Étampes, avec la résolution de continuer leur parcours gratuitement jusqu'à Chalais : ils avaient chargé un de leurs employés de

(1) D. 57 2 124. — (2) D. 68 2 168. — (3) S. 71 1 258. — (4) D. 70 1 147. — (5) D. 87 2 246. — (6) D. 87 2 246. — (7) D. 94 2 402.

prendre à cette dernière station trois billets pour Bordeaux et de monter avec eux dans le train. Un contrôle opéré à Angoulême déjoua leur fraude. Le tribunal correctionnel de Bordeaux, auquel l'affaire fut déférée le 21 mai 1862 (1), vit dans le fait qui motivait les poursuites un délit d'escroquerie. Sur appel, le 27 juin 1862, la cour de Bordeaux (2) refusa de considérer les prévenus comme coupables d'escroquerie : « Attendu que le fait
« par D.... et L.... d'avoir pris à la gare de Paris des
« billets pour Étampes après s'être assuré le moyen de
« se procurer à Chalais deux autres billets afin de les
« présenter à Bordeaux, comme s'ils n'avaient parcouru
« que le trajet qui sépare ces deux stations, et pour
« frustrer ainsi l'administration du chemin de fer d'Orléans du prix de leur voyage depuis Étampes jusqu'à
« Chalais, a tous les caractères d'une œuvre éminemment frauduleuse ; — attendu qu'en délivrant à D.... et
« L.... les billets pour Étampes et à Chalais pour Bordeaux l'administration a dû nécessairement croire que
« les deux voyageurs acquittaient la totalité du prix de
« leur voyage ; que cette croyance était pourtant chimérique puisque, si les prévenus avaient pu accomplir entièrement la supercherie qu'ils avaient imaginée, ils
« auraient frustré la compagnie de la somme qui lui revenait pour le parcours d'Étampes à Chalais ; — attendu
« toutefois que la troisième condition indispensable pour
« constituer la tentative d'escroquerie ne se rencontre pas
« dans la cause ; qu'en effet on n'a pas établi contre les
« prévenus qu'à l'aide de manœuvres frauduleuses ils se

(1) D. 62. 3. 45.

(2) D. 62. 2. 125.

« soient fait remettre par la compagnie aucun des objets
« spécifiés en l'article 405 c. pénal ; que la seule chose
« qui leur ait été délivrée, ce sont les billets dont ils ont
« payé le prix ; qu'ils n'ont en outre obtenu ni fonds, ni
« valeurs, ni obligations, ni quittances, ni décharges ; —
« attendu que, si la supercherie dont ils avaient usé su
« fût accomplie, ils auraient frustré la compagnie de la
« rétribution qui lui était due pour le parcours d'Étam-
« pes à Chalais, mais sans que celle-ci eût donné
« ou livré aux prévenus de quittances ou déchargés, ou
« leur eût remis rien qui pût les mettre à l'abri d'une
« répétition dans le cas où elle aurait découvert leur
« fraude condamnable ; qu'il ne serait pas exact de dire
« que la délivrance des billets à la station de Chalais avait
« pour effet de libérer les prévenus du prix du parcours
« d'Étampes à Chalais, et qu'ils étaient ainsi une quit-
« tance de ce prix ; que la délivrance des billets à Chalais,
« rapprochée de la délivrance des billets d'Étampes, cons-
« titue, ainsi qu'on vient de le dire, des manœuvres
« frauduleuses et que ce fait ne peut tout à la fois re-
« vêtir le double caractère de manœuvre et de remise de
« valeur matérielle dont parle l'article 405 ; — attendu qu'en
« l'absence d'une des conditions du délit d'escroquerie le
« tribunal n'aurait pas dû appliquer aux prévenus les
« pénalités édictées par le code pénal..... » La cour dé-
clare que les faits imputés aux prévenus constituent sim-
plement une contravention à la loi de 1845 et à l'ordon-
nance de 1846. Des décisions dans le même sens ont
été rendues à Grenoble (12 mai 1866) (1) ; Toulouse

(1) S. 66. 2. 106.

(9 juillet 1868) (1), Angers (7 février 1870) (2) etc..... Dans l'espèce qui nous occupe, la conduite des prévenus était, selon l'expression de la cour de Bordeaux, « contraire à toutes les lois de la délicatesse et de la probité » et la fraude était bien caractérisée. Aussi certains auteurs ont voulu voir dans leur cas une véritable escroquerie, et ont vivement critiqué l'arrêt précité. Il nous semble bien rendu ; car, en matière pénale, tout est de droit étroit. Le fait, tombant sous l'application de l'article 63 de l'ordonnance de 1846 et de l'article 24 de la loi de 1845, pourra être réprimé par une amende proportionnelle à la contravention commise, et susceptible de s'élever jusqu'à 3.000 francs : mais on ne saurait pour sa répression recourir à d'autres textes qu'à celui-ci, qui a été précisément édicté dans ce but.

Le fait de rester en wagon au delà de la station pour laquelle le billet a été délivré constituant une contravention de simple police est punissable indépendamment de la bonne foi de son auteur. (Pau, 29 mai 1886 (3) ; Aix, 19 juin 1896) (4). Cette rigueur paraît à M. Ruben de Couder (Diet. Suppl., p. 363) excessive et de plus condamnée par un usage constant des compagnies et par le rapprochement de certains tarifs, qui prévoient l'hypothèse d'un parcours prolongé en cours de route et autorisent la perception d'un supplément de prix. « Sans doute, ajoute-t-il, l'intention frauduleuse n'est pas nécessaire, car il s'agit de contravention, mais du moins faut-il qu'il y ait de la part du contrevenant un fait actif et volontaire,

(1) D. 68. 2. 198.

(2) D. 70. 2. 58.

(3) D. 87. 2. 245.

(4) Pand. pér. 97. 2. 156.

« et que la prolongation du parcours ne soit pas due à « à une simple inadvertance. » Cette opinion nous semble juste. Nous croyons d'abord que la contravention n'existe pas, si le voyageur a agi avec l'autorisation des agents, ou les a prévenus ; car dès lors, s'il n'a pas payé le supplément qui lui tiendra lieu de billet, c'est parce que les agents n'ont pas voulu ou encore pu le lui réclamer. Il en est encore ainsi si le voyageur a dépassé la station, parce qu'il s'est endormi ou parce qu'il a par inadvertance manqué d'entendre les employés appeler le nom des stations. La position irrégulière du voyageur est, en effet, dans tous ces cas le résultat d'un acte, d'un état inconscient qui fait cesser toute criminalité. Nous avouons toutefois que ces considérations sont basées sur l'équité, et que le texte de la loi leur reste étranger. (Dans notre sens : Falaise, 10 novembre 1876 (1) ; Dijon, 9 mai 1877 (2) ; Rennes, 2 juin 1880 (3) ; *contra* : Prades, 12 janvier 1888.) La cour de Toulouse a également admis cette thèse le 5 décembre 1893 (4) : « Attendu, il est vrai, qu'aux termes de « l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, le « voyageur qui dépasse la gare pour laquelle il a pris un « billet commet une contravention ; — mais que, pourqu'il « en soit ainsi, il faut, de la part de ce voyageur, un fait « actif et volontaire, que tel n'est pas le fait de L... ; — « attendu, à un autre point de vue, que d'après les règlements de la compagnie du Midi, que connaissait bien « L..., et l'application constante qui en est faite, tout « voyageur peut en cours de route prolonger son par-

(1) Rec. arr. Caen et Rouen. 78. 1. 135.

(2) D. 79. 2. 24.

(3) D. 87. 2. 245.

(4) D. 94. 2. 442.

« cours; que ce que réclame le contrôleur à l'arrivée, c'est
« uniquement le supplément du trajet...; — attendu que
« par ce règlement, invariablement appliqué, sauf dans des
« occasions exceptionnelles de fraude ou de mauvaise foi,
« ce qui n'est pas le cas de L..., la compagnie des chemins
« de fer du Midi a créé un état de fait qu'elle ne saurait
« répudier aujourd'hui..... » (Confirmé par la cour de
cassation le 13 mars 1895.) (1). D'ailleurs, une fois prouvé
le fait matériel qui constitue la contravention, c'est au
voyageur à justifier qu'il a été inconscient ou tout au moins
involontaire. (Besançon, 3 février 1879) (2).

Arrêt en deçà. — Réciproquement, l'arrêt du voyageur en deçà de la station pour laquelle il a pris son billet est-il licite ? Nous adoptons l'affirmative : au point de vue pénal, il n'existe aucun texte qui édicte une répression contre un fait de cette nature. Au point de vue contractuel, il nous paraît également certain que le voyageur n'est pas obligé d'épuiser son droit ; ayant rempli les obligations qui lui incombent, il peut renoncer à exiger de la compagnie l'exécution de celles qu'il avait stipulées d'elle : la loi ne défend jamais la renonciation à un droit acquis.

En général, le voyageur qui descend du train avant d'être arrivé à sa destination ne cause aucun tort à la compagnie ; au contraire, celle-ci bénéficie du prix d'un transport qu'elle n'a pas effectué. Il est toutefois certains cas où la compagnie a cru pouvoir baser son action sur un préjudice provenant de l'arrêt anticipé.

Ainsi, sur beaucoup de réseaux, il y a des trains qui ne

(1) Revue prat. des chem. de fer. Décembre 1897.

(2) S. 79. 2. 42.

transportent les voyageurs de 2^e et de 3^e classes que s'ils effectuent un parcours minimum ; si un voyageur, muni d'un billet de ces classes comportant le parcours minimum exigé, descend avant de l'avoir parcouru, commet-il un acte qui engage sa responsabilité ?

Je cite un exemple : le train 21 de Paris à Toulouse ne prend à Paris les voyageurs de 2^e classe qu'à destination de Limoges et des au-delà. Un voyageur monte dans ce train, muni d'un billet de 2^e classe pour Limoges, dont le prix est de 30 fr. 25, et descend à Saint-Sulpice-Laurière. La compagnie est-elle fondée à lui demander un supplément sous prétexte que le train 21 ne prend pour Saint-Sulpice-Laurière que des voyageurs de 1^{re} classe, et que le prix de Paris à cette station étant en première de 41 fr. 10, elle éprouve une perte de 10 fr. 85. Nous le pensons pas. Le but des mesures qui exigent des voyageurs un parcours minimum est le suivant : la compagnie ne consent à transporter les voyageurs de 2^e classe dans certains trains que si elle trouve dans ce transport une rémunération suffisante : or, les frais généraux ne croissant pas en fonction de la longueur du parcours, il arrive qu'elle obtient cette rémunération si les voyageurs effectuent un trajet d'une certaine importance ; elle est ainsi assurée de ne pas remorquer ses wagons vides, et ne pas augmenter outre mesure la charge de ses trains. Eh bien ! si le voyageur a payé le prix d'un billet comportant un parcours jugé suffisant pour assurer à la compagnie un bénéfice, de quel préjudice peut-elle exciper dans l'arrêt anticipé, pour réclamer des dommages-intérêts ? Quel droit peut-elle invoquer pour demander un supplément ? Le voyageur n'a fait que choisir, entre les diverses combinaisons que lui offraient les tarifs, celle qui lui était la plus profitable. Le voyageur

est hors de toute atteinte, lorsqu'il tient le raisonnement suivant : vous vous êtes engagés à me mener à Limoges en 2^e classe pour 30 fr. 25 par l'express 24 ; j'ai donc droit au trajet de Paris à Limoges entier ; je renonce à une fraction de ce parcours, et je vous en abandonne le prix : vous ne pouvez me forcer à exiger de vous l'accomplissement intégral de l'obligation que vous avez contractée envers moi, et ma renonciation à une partie de mon droit ne peut être pour vous la source d'un préjudice, bien au contraire !

Cette solution a été adoptée par la cour d'Angers, le 10 mars 1873 (1), confirmant un jugement du tribunal correctionnel du Mans, du 26 juillet 1872, et par le tribunal de Bigorre le 28 décembre 1878 (2). La cour de cassation a rendu le 20 mai 1892 (3) un arrêt en ce sens, dans une espèce analogue, confirmant un arrêt de la cour de Poitiers.

Voici également un cas où l'on pourrait douter de la légalité de l'arrêt anticipé du voyageur : c'est celui où la compagnie fait suivre à ses trains un itinéraire détourné. Je prends un exemple : il existe sur la ligne directe de Paris à Montluçon une station dite la Chapelle-Saint-Ursin, située à 230 kilomètres de Paris. La plupart des trains montants, avant de desservir cette station, s'écartent de la ligne directe et pénètrent par un embranchement en gare de Bourges, située à 232 kilomètres de Paris ; puis ils viennent par un raccordement rejoindre la grande ligne à Saint-Ursin, de telle sorte que les voyageurs de Paris à destination de cette station sont forcés d'entrer d'abord en gare de Bourges. Dans ces conditions, un voyageur

(1) D. 73. 2. 425.

(2) D. 79. 3. 88.

(3) D. 93. 4. 47.

muni d'un billet de Paris pour Saint-Ursin peut-il descendre à Bourges, faisant ainsi 232 kil. bien qu'il n'ait payé que pour 230 ? Nous croyons qu'on ne peut exiger de lui aucun supplément pour la raison que nous avons donnée dans le cas précédent : il n'épuise pas son droit.

Citons encore un cas analogue, résultant d'une anomalie que présentent certains tarifs de voyageurs. Dieppe est relié à Paris par deux lignes, l'une par Pontoise longue de 168 kilomètres, l'autre par Rouen de 201 kilomètres. Les stations de cette dernière ligne les plus rapprochées de Dieppe sont plus près de Paris en passant par Pontoise et Dieppe, qu'en passant par Rouen, et en calculant la distance légale, base de la perception des taxes, sur la distance la plus courte, on trouve que les prix de Paris aux stations avant Dieppe, *via* Rouen, sont : pour Longueville, à égale distance par les deux lignes (185 kilomètres) 20 fr. 60 ; Saint-Aubin (194 kilomètres par Rouen, et 175 par Pontoise) 19 fr. 60 ; Dieppe (201 kilomètres par Rouen, 168 kilomètres par Pontoise) 18 fr. 80. Il s'en suit qu'un voyageur, allant à Longueville par Rouen, a avantage à prendre son billet par Dieppe, et à abandonner à la compagnie le droit au transport de Longueville à Dieppe. Le voyageur en a certainement le droit ; il ne fait qu'user de la plus avantageuse entre toutes les combinaisons du tarif et il n'excède pas le droit que lui donne cette combinaison. Remarquons que le préjudice apparent subi par la compagnie tient à la façon exceptionnelle dont son tarif est fait. En général, quand les dernières stations d'une ligne se trouvent à une distance du point de départ plus grande que celle de la station extrême, calculée par une voie plus courte, on fixe un prix uniforme pour le parcours du point de départ à ces stations ; ce prix est celui

du point de départ à la station terminus, calculée par la voie la plus courte : c'est ce qui a lieu pour les dernières stations de la ligne de Paris à Toulouse par Capdenac ; le prix de Paris pour ces stations est celui de Paris à Toulouse par Mantauban, voie directe entre ces deux villes. L'anomalie du tarif de l'Ouest, qui aurait en définitive pour résultat de déplacer de Dieppe à Longueville le point terminus de la ligne, ne nous paraît pas modifier le droit du voyageur.

Il reste à résoudre une question un peu différente de celle que nous avons examinée tout à l'heure. Certains trains, ne prennent de voyageurs d'aucune classe pour leurs premiers points d'arrêt ; ainsi le rapide 31 de la ligne d'Orléans prend à Paris uniquement les voyageurs de 1^{re} classe pour Bordeaux et les au delà. Peut-on monter dans ce train muni d'un billet pour Angoulême et descendre à cette station ? La question est délicate à résoudre. On serait tenté de répondre par l'affirmative dans certains cas, si on ne considérait que le motif de la clause précitée. Celle-ci a en effet pour but de limiter l'obligation de la compagnie d'avoir des places en nombre suffisant pour les voyageurs à destination de tous les point d'arrêt : pourvu que la compagnie ait dans son rapide assez de places pour les voyageurs allant à Bordeaux, elle a rempli son obligation envers le public. Un voyageur se présente-t-il, le train complet, pour se rendre à Angoulême, la compagnie peut se refuser à ajouter une voiture, car elle ne lui doit pas de place ; cela ne peut faire de doute. Mais il semblerait qu'un voyageur peut se faire transporter par ce train dans la limite des places disponibles qu'il contient, tel que la compagnie l'a formé ; car la disposition n'est pas rédigée d'une façon prohibitive. Toutefois si on réfléchit que le ministre l'a

approuvée, on doit convenir qu'elle lie le voyageur d'une façon absolue, et que la compagnie peut s'en prévaloir même dans ce dernier cas pour repousser la prétention de celui-ci, qui commet dès lors une contravention en passant outre. Mais le voyageur n'est pas passible de dommages-intérêts ; sans doute la compagnie peut soutenir qu'il la lèse en empruntant un train dont le revient est très élevé sans la rémunérer par le prix d'un parcours suffisant, mais il faut qu'elle prouve, pour réclamer une indemnité, qu'elle a subi un préjudice appréciable, ce qui nous semble impossible dans l'espèce.

Donnant à la clause ce caractère obligatoire, nous pensons que les voyageurs pourraient équitablement l'invoquer contre la compagnie, qui tolérerait contre leur gré l'admission dans ce train d'une personne descendant à une station intermédiaire ; en effet, ils ont pu, sur la foi de la disposition précitée, croire qu'ils ne seraient pas dérangés, réveillés en cours de route, et la gêne qu'on leur impose constitue une faute de la compagnie.

V. — User des choses louées en bon père de famille.

Comme tout preneur à bail, le voyageur doit user de la chose louée en bon père de famille. Par suite, s'il commet des dégâts dans l'enceinte du chemin de fer, s'il détériore les choses dont il a la jouissance en vertu de son contrat, il doit indemniser la compagnie en raison du préjudice causé. (Art. 1728 C. civil).

Imposant au locataire l'obligation de restituer la chose dans l'état où il l'a reçue, le code indique dans les articles 1730 et 1731 comment sera déterminé cet état. S'il a été

fait un état des lieux, le locataire est tenu de rendre la chose telle qu'il l'a reçue suivant cet acte ; s'il n'en a pas été fait, le locataire est présumé avoir reçu les choses en bon état de réparations. Appliquerons-nous ces règles aux voyageurs ? Elles conduiraient à ce résultat que, si le voyageur n'a pas fait constater avant le départ les dégradations existantes dans le compartiment qu'il occupe, par exemple que le rideau est déchiré, la glace brisée, il serait présumé être l'auteur du dégât, sauf la preuve contraire. Nous ne pensons pas que cette conclusion soit inévitable. Les dispositions des articles 1730 et 1731 sont une conséquence de ce que le preneur est en droit d'exiger que la chose lui soit délivrée en bon état, et que généralement il ne manque pas d'user de son droit. Mais en est-il ainsi sur les chemins de fer ? Les wagons sont occupés par un grand nombre de personnes successivement, parfois simultanément. Le voyageur qui monte ne peut vérifier si tout est en bon état ; verrait-il des dégradations, il n'a par le temps de les faire constater et réparer, si l'arrêt à la station est de courte durée. Le motif de la présomption établie par l'article 1731 n'existe plus ici. Nous nous trouvons donc en présence du seul principe : le voyageur doit restituer la chose dans l'état où il l'a reçue. Comment déterminer cet état ? Cela rentre dans l'appréciation du juge du fait.

Indépendamment de la réparation civile, les voyageurs ont parfois été condamnés à l'amende pour des dégradations volontaires par application de l'article 479 § 1 C. pénal qui punit le dommage volontaire aux propriétés mobilières d'autrui (Lorient, 13 août 1875) (1).

(1) Bull., ann. 1877, p. 38.

VI. — Observation des règlements.

Les voyageurs sont soumis à l'observation d'un certain nombre de prescriptions réglementaires ayant pour objet le bon ordre, ou leur propre sécurité, telle la défense de fumer, de descendre avant l'arrêt complet du train. Peut-on considérer les obligations qui en résultent pour eux comme découlant du contrat de transport, ou sont-elles prévues uniquement par la loi pénale? Ces obligations sont spéciales à la matière du transport par chemin de fer; on ne les trouve mentionnées dans aucun des textes qui établissent les règles des contrats de louage de choses ou de louage de services; et les dispositions qui les affirment, contenues, la plupart dans l'ordonnance du 15 novembre 1846, quelques-unes dans des décrets postérieurs, semblent ne s'en occuper qu'au point de vue de la police et de la répression pénale. Si toutefois on considère que les compagnies sont réputées tenues en vertu de leur contrat, et comme par l'effet d'une clause qui y serait contenue, des obligations auxquelles elles sont astreintes envers les voyageurs par les lois répressives, telle l'obligation de veiller à leur sécurité, d'assurer la régularité du service, il semble juste d'appliquer la réciprocité du principe aux voyageurs et de dire qu'ils sont tenus en vertu de leur contrat à se conformer aux règles de police qui ont pour but la bonne exploitation des voies ferrées. Quant à celles qui ont pour objet la sécurité du voyageur lui-même, on ne peut dire que la compagnie en a stipulé l'observation dans le contrat; cette stipulation serait sans

motif, car sa violation ne pourrait entraîner en aucun cas un préjudice pour la compagnie. C'est même une chose anormale de voir attacher une sanction pénale à l'inobservation de mesures de prudence dans une législation comme la nôtre, qui laisse à chacun l'initiative et la responsabilité de ses actes, chaque fois qu'ils ne peuvent pas nuire à autrui : de telles règles devraient avoir la valeur de simples recommandations.

Passons en revue ces dispositions.

I. — « Il est défendu : 2° d'entrer dans les voitures « ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait « face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer. » (Article 63 de l'ordonnance de 1846.) Cette disposition a pour but d'éviter que, descendant par l'entre-voie, les voyageurs ne soient tamponnés par un train venant en sens inverse. Étant donné le motif de cette disposition, voici comment on doit l'interpréter : les trains, en France, suivant la voie de gauche dans le sens du mouvement, les quais sont généralement disposés aux petites stations sur le côté gauche du train, qui est le côté extérieur ; c'est par la portière donnant de ce côté que les voyageurs doivent descendre ; mais dans les gares plus importantes, où les quais se trouvent tantôt à droite, tantôt à gauche de la voie de stationnement des trains, c'est évidemment en passant par le quai que les voyageurs doivent gagner la sortie, bien qu'il ne fasse pas toujours face au côté extérieur de la ligne.

II. — « Il est défendu : 3° de passer d'une voiture « dans une autre, de se pencher au dehors. » (Article 63.)

La première de ces interdictions n'est pas motivée uniquement par l'intérêt du voyageur qui risque dans ces déplacements de se blesser ; elle est nécessaire pour assurer l'efficacité du contrôle de route, pour éviter des accidents aux autres voyageurs, auxquels cette irruption inopinée dans leur compartiment pourrait causer une chute ou faire craindre un attentat. D'après M. Lamé-Fleury, l'ordonnance défendant seulement de passer d'une voiture dans une autre, on ne saurait relever de contravention à l'encontre du voyageur qui passe en marche d'un compartiment dans un autre du même wagon. C'est là une interprétation du texte un peu trop scrupuleuse : dans la langue des chemins de fer, le mot voiture, bien que rigoureusement il ne s'applique qu'à l'ensemble de la caisse montée sur chassis, est souvent pris pour désigner indifféremment un compartiment ou un wagon entier. Nous sommes porté à croire que l'ordonnance a employé le terme dans son sens le plus restreint, car si le fait de passer d'un compartiment à un autre dans un même wagon est moins dangereux pour celui qui s'y livre, que celui qui consiste à franchir la distance séparant deux marchepieds, les autres inconvénients sont les mêmes dans les deux cas. (En ce sens, tribunal de la Seine, 16 juin 1868) (1).

III. — « Les voyageurs ne doivent sortir des voitures « qu'aux stations, et lorsque le train est complètement « arrêté. » (Article 63, 3^o.) Disposition édictée uniquement dans l'intérêt du voyageur, et dont la violation continuelle n'est jamais punie. Le voyageur qui se blesse en descendant avant l'arrêt complet du train ne peut réclamer au-

(1) Revue prat. des chem. de fer. 1895, p. 32.

cune indemnité. (Tribunal de la Seine, 21 novembre 1890) (1).

Réciproquement, le fait de monter dans un train en marche est-il une contravention? Non; aucun texte ne prévoit le cas pour le réprimer; il est donc parfaitement licite. (Cass. 31 mars 1864 (2); Bagnères-de-Bigorre, 28 novembre 1868; Pau, 14 janvier 1869(3); Toulouse, 10 juillet 1886; Nancy, 4 août 1887 (4); Seine, 30 juin 1897) (5). C'est au voyageur à juger s'il est en état de le faire; s'il le tente, c'est à ses risques et périls, et il ne peut demander aucune indemnité à la compagnie dans le cas où il se blesserait. Mais les employés n'ont pas le droit de l'en empêcher; ils doivent se borner à le prévenir du danger. En France, loin d'aider le voyageur à monter lorsque le train est en marche, les agents ont l'habitude de lui barrer le passage et de s'accrocher à lui pour le forcer à lâcher la portière. Non seulement le voyageur ne saurait être l'objet d'une condamnation pour la résistance violente aux agents dans un cas où il ne fait qu'user de son droit, mais ceux-ci, se livrant à de véritables voies de fait, pourraient être recherchés pénalement, sans préjudice d'une réparation civile, si le voyageur manque son train par leur faute, ou reçoit des blessures dans la lutte.

IV. — « Il est défendu de fumer sur les locomotives ou dans les voitures et dans les gares; toutefois, à la de-

(1) Bull. ann. 1896, p. 65.

(2) D. 64. 1. 243.

(3) S. 69. 2. 102.

(4) D. 88. 2. 49.

(5) Revue prat. des chem. de fer. 1897, p. 300.

« mande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition « pourront être autorisées. » (Article 63.) Par une circulaire du 11 mars 1857, le ministre des travaux publics invitait les compagnies à rechercher avec l'administration les moyens de concilier les réclamations des fumeurs et des non-fumeurs ; le moyen qui a prévalu en France est l'affectation aux fumeurs de compartiments spéciaux. Ce moyen est bientôt devenu insuffisant devant l'extension de l'usage du tabac. Une circulaire du 2 août 1864 prescrivit aux compagnies de tolérer la fumée dans les voitures autres que celles réservées aux fumeurs, mais de considérer en contravention les voyageurs qui persisteraient à fumer malgré l'opposition de leurs compagnons de voyage. Ce régime avait soulevé des abus et de nombreuses plaintes ; aussi, en 1880, le ministre soumit l'examen de la question au Comité consultatif des chemins de fer : celui-ci conclut au maintien du *statu quo*, avec application rigoureuse des mesures déjà en vigueur. Adoptant cet avis, le ministre, dans une circulaire du 11 novembre 1880, a arrêté la rédaction d'une affiche destinée à être placardée dans les gares et les voitures, et rappelant aux voyageurs : 1^o l'affectation de compartiments spéciaux aux fumeurs ; 2^o l'interdiction de fumer dans les autres compartiments, et la subordination de la tolérance au consentement de toutes les personnes présentes ; 3^o les instructions formelles données aux agents pour verbaliser contre les contrevenants. Une circulaire du 20 janvier 1891 recommande aux compagnies d'augmenter le nombre des compartiments de fumeurs. Ce régime provoque encore des plaintes. La vraie solution serait, à notre avis, d'autoriser dans toutes les voitures l'usage du tabac, et d'affecter, comme sur

certaines lignes d'Angleterre et d'Allemagne, des compartiments spéciaux aux personnes que la fumée incommode et qui sont une minorité. Quant à la prohibition de fumer dans les gares, elle ne s'applique qu'aux endroits clos : salles d'attente, couloirs, vestibules, buffets, etc. ; il est permis de fumer dans les cours et sur les quais des gares. (Dépêche ministérielle du 16 mai 1853.)

V. — Un décret du 11 avril 1883 a ajouté à l'article 63 de l'ordonnance de 1846 le paragraphe suivant : « Il est « défendu de se servir sans motif plausible du signal « d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire « appel aux agents de la compagnie. » Ce signal a été établi pour que les voyageurs puissent appeler les agents du train en cas de danger ; il provoque sur beaucoup de lignes l'arrêt du train, il ne doit donc en être fait usage que quand la sécurité du voyageur est menacée, par exemple en cas d'attentat, ou si un commencement d'incendie se manifeste dans le wagon. On ne saurait admettre que son fonctionnement soit autorisé pour obtenir des agents un simple rappel au règlement contre un voisin qui s'obstine à fumer ou qui refuse de faire droit à une juste réclamation. A plus forte raison, les tribunaux n'ont pas hésité à déclarer en contravention un voyageur qui avait fait usage du signal d'alarme pour ramasser son chapeau tombé sur la voie (Toulouse, 17 mai 1889) (1) et un autre qui l'avait fait fonctionner pour descendre à une station à laquelle le train ne s'arrêtait pas. (Marseille, 12 mai 1897) (2).

(1) D. 91. 2. 88.

(2) Bull. ann. 1897, p. 167.

VI. — « Il est interdit d'admettre dans les voitures plus
« de voyageurs que ne le comporte le nombre de places
« indiqué conformément à l'article 14 ci-dessus. » Cette
disposition est opposable non seulement à la compagnie,
mais encore au voyageur qui voudrait s'introduire en sus du
nombre réglementaire, malgré l'opposition des occupants.

VII. — Aux termes de l'article 63 de l'ordonnance :
« L'entrée des voitures est interdite : 1^{re} à toute personne
« en état d'ivresse ; 2^e à tous individus porteurs d'armes
« à feu chargées, ou de paquets qui par leur nature, leur
« volume ou leur odeur pourraient gêner ou incommoder
« les voyageurs. Tout individu porteur d'une arme à feu
« devra, avant son admission sur les quais d'embarque-
« ment, faire constater que son arme n'est point char-
« gée. »

L'article 21 de l'ordonnance dispose : « Il est défendu
« d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs
« aucune matière pouvant donner lieu soit à des explo-
« sions, soit à des incendies. »

Les dispositions précédentes ont toutes le même objet :
empêcher d'introduire dans les voitures des individus ou
des colis gênants ou dangereux. Leur violation constitue
une contravention (Neufchâtel, 1^{er} décembre 1876 (1) et
Villefranche, 18 novembre 1887 (2). Certaines matières,
classées par un arrêté du 9 janvier 1888, sont formelle-
ment exclues des trains de voyageurs. Quant aux autres,
c'est aux tribunaux qu'il appartient de décider si, à raison
de leur odeur ou de leur nature, elles sont susceptibles

(1) Bull. ann. 1877, p. 222.

(2) La « Loi » du 31 dec. 1887.

d'incommoder les voyageurs. La question de volume est plus facile à trancher : chaque voyageur, ayant droit à une place, ne peut introduire dans le compartiment des colis dont les dimensions excéderaient la part du filet et de la banquette qui lui revient. (Le Blanc, 22 janvier 1895 (1); Cass., 29 avril 1896 (2); Neufchâtel, précité.)

VIII. — « Aucun chien ne sera admis dans les voitures « servant au transport des voyageurs. Toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de « leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés « en quelque saison que ce soit. » (Article 67, ordonnance de 1846.) En exécution de cet article, les compagnies sont dans l'usage de réserver, pendant la durée de la chasse, des compartiments aux personnes qui ne veulent pas se séparer de leurs chiens. Ces prescriptions ont été rappelées par une circulaire du 4 novembre 1886. De plus, l'administration a plusieurs fois invité les compagnies à tolérer l'admission dans les compartiments ordinaires des chiens de petite taille, enfermés dans des sacs ou paniers, et à cette condition formelle que les autres voyageurs y donneront leur consentement unanime. On discute la question de savoir si les chiens ainsi enfermés sont soumis à la taxe de transport : nous examinerons ailleurs ce point douteux.

IX. — L'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1861 porte, dans son article 1^{er} : « Les compartiments spéciaux de toutes

(1) D. 97. 4. 38.

(2) D. 97. 4. 38.

« classes que les compagnies de chemins de fer se réserveront dans les trains de voyageurs, soit pour l'exécution des obligations qui leur sont imposées par les cahiers des charges ou par les instructions de l'administration, soit pour leur propre service, doivent être ostensiblement désignées au moyen de plaques appendues pendant toute la durée du trajet des trains à l'un des panneaux desdits compartiments. Ces plaques contiendront les indications suivantes : POSTES, DAMES SEULES, FUMEURS, ou simplement RÉSERVÉ. »

Et l'article 2 ajoute : « Il est interdit de prendre place dans les compartiments ainsi désignés à toutes personnes autres que celles auxquelles ils sont réservés. »

Nous avons dit que la légalité de cet arrêté ne pouvait être contestée ; dès lors, le voyageur qui monte dans un compartiment réservé commet une contravention (Tribunal correctionnel de la Seine, 29 juin 1875 (1) ; Nancy, 4 août 1887 (2) ; Cass., 25 novembre 1887 (3) ; Tonnerre, 27 décembre 1889) (4). Le voyageur pourrait, selon nous, être condamné, alors même qu'il ne se trouverait pas d'autres compartiments de la classe correspondant à son billet dans lesquels il pût prendre place. Le tribunal correctionnel de Bordeaux en a toutefois décidé autrement : mais les circonstances de la cause enlèvent au jugement une partie de sa portée, car le compartiment de dames seules se trouvait inoccupé (5 mars 1892) (5).

La contravention n'existe, aux termes de l'article 2,

(1) Bull. ann. 1878, p. 177.

(2) D. 88. 2. 49.

(3) D. 88. 1. 190.

(4) Journ. min. pub. 1890, p. 115.

(5) Journ. arr. Bordeaux. 92. 2. 78.

qu'autant que les compartiments sont munis d'une plaque indiquant leur affectation spéciale (Limoges, 7 juin 1888) (1), mais l'énumération contenue dans l'article 1^{er} des expressions portées sur les plaques n'est nullement limitative ; il a été ainsi jugé que le mot RÉSERVÉ s'appliquait à tous les modes de réserve, notamment à la location d'avance qui s'annonce par le mot LOUÉ.

Du reste, le délit prévu par l'article 2 de l'arrêté de 1861 n'existe que si la réserve est effective, et si son but est conforme aux règlements ; le voyageur ne peut être poursuivi s'il s'introduit dans un compartiment muni d'une plaque, mais qui n'est réservé ni pour les besoins du service, ni pour un des usages prévus par les règlements.

C'est ce qui a été décidé dans l'espèce suivante :

M. X.... était monté malgré les agents dans un compartiment marqué LOUÉ, et que la compagnie de l'Ouest disait devoir être occupé plus tard par la poste. Le tribunal correctionnel de la Seine le condamna pour contravention aux art. 1 et 2 de l'arrêté ministériel du 1^{er} Mars 1861, à l'art. 79 de l'ordonnance de 1846 et à l'art. 24 de la loi de 1845. (Seine 9 Novembre 1895). Sur appel, la Cour de Paris « considérant qu'aux termes de l'article 1
« de l'arrêté du 1^{er} Mars 1861, les compagnies de chemins
« de fer sont autorisées à réserver des compartiments,
« soit pour l'exécution des obligations qui leur sont imposées par le cahier des charges ou par l'administration,
« soit pour leur propre service ; que ces compartiments
« doivent être ostensiblement désignés au moyen de plaques appendues pendant toute la durée du trajet et
« portant : POSTES, DAMES, RÉSERVÉ que l'article 2 du

(1) Journal des Parquets. 88. 2. 146.

« même arrêté interdit de prendre place dans les com-
« partiments ainsi désignés et que les infractions sont
« punies des peines édictées par les articles 79 de l'or-
« donnance de 1846 et 21 de la loi de 1845 ; — considérant
« que l'arrêté ministériel a toujours été interprété dans
« ce sens que les compagnies sont autorisées à louer aux
« voyageurs des compartiments retenus à l'avance ; que,
« par cette location, ces compartiments sont réservés dans
« le sens de l'article susvisé, et que le public ne peut y
« prendre place ; — mais considérant que cette restriction
« apportée au droit des voyageurs de prendre place dans
« toute voiture à leur choix correspondant à la classe de
« leur billet est déroatoire au droit commun, et ne peut
« être étendue au-delà des cas expressément prévus par
« les règlements ; — qu'ainsi, il ne peut appartenir aux
« agents des compagnies d'appliquer arbitrairement la
« mention Loué sur des compartiments qui ne le sont pas
« réellement ; que l'usage abusif d'une plaque règlemen-
« taire ne peut avoir pour effet d'imprimer à la voiture,
« sur laquelle elle est appendue, le caractère légal des
« compartiments réservés et de rendre passibles de peines
« correctionnelles les voyageurs qui y ont pris place ;
« que ceux-ci n'ont en effet contrevenu à aucun règlement ;
« — considérant qu'il résulte des débats, et qu'il n'est
« pas contesté par la compagnie de l'Ouest, que le com-
« partiment dont il s'agit n'était loué par personne, qu'elle
« allègue seulement qu'il devrait être affecté au service
« des postes en cours de route ; — considérant qu'en te-
« nant cette allégation pour exacte, le compartiment
« aurait dû porter la mention POSTES ou RÉSERVÉ ; qu'il
« résulte de ce qui précède que le compartiment où X...
« était monté n'était pas de ceux où il est légalement dé-

« fendu au public de monter » renvoie X... des fins de la poursuite (Paris 29 Avril 1896) (1). La réserve doit donc être effective et régulière; si elle ne remplit pas ces conditions, les voyageurs n'ont pas à la respecter; M. Ruben de Couder (supp^t p. 359) cite comme exemple celle qui serait l'effet d'une complaisance abusive vis à vis de certains voyageurs privilégiés, qui n'ont pas payé cet avantage à la compagnie.

X. — L'article 63 de l'ordonnance de 1846 porte dans sa partie finale : « Les voyageurs sont tenus d'obtempérer « aux injonctions des agents de la compagnie pour l'ob- « servation des dispositions mentionnées aux paragraphes « ci-dessus ». La désobéissance aux agents est donc punissable en elle-même, chaque fois qu'ils vous rappellent à l'observation des prescriptions contenues dans l'article 63 (Cass. 25 novembre 1887) (2). Mais de ce que les dispositions pénales sont de droit étroit, on a conclu avec raison que le refus d'obtempérer à leurs injonctions n'est pas punissable, s'il s'agit d'un rappel à tout autre règlement qu'à l'article 63 de l'ordonnance (Metz 27 Janvier 1864 (3); Nancy, 4 Août 1887 (4); Seine, 30 Juin 1897) (5). Leurs injonctions n'ont donc dans ce cas que la valeur de simples indications. Il ne faut pas induire de là que les prescriptions réglementaires resteront lettre morte : celui qui les violera se verra dresser procès-verbal, mais sa contravention consistera à avoir enfreint le

(1) S. 96. 2. 196.

(2) D. 88. 1. 490.

(3) D. 64. 2. 84.

(4) D. 88. 2. 49.

(5) Revue prat. des chem. de fer. 1897, p. 300.

texte législatif, non à s'être soustrait aux prescriptions des agents qui le rappelaient à l'observation de ce texte. En définitive la disposition finale de l'article 63 n'ajoute rien au mode de répression qui forme le droit commun en la matière : elle est inutile et par suite à supprimer. En bonne logique, il n'y avait pas de raison de créer une sanction spéciale pour assurer l'observation de l'article 63, qui est loin de contenir toutes les mesures les plus importantes de la police des chemins de fer. En effet, si elle n'existait pas, qu'arriverait-il ? Ou les agents vous rappellent à l'observation d'une disposition réglementaire contenue dans un article quelconque des règlements sur la police des chemins de fer ; et la violation de ce règlement dont vous vous rendez coupable entraîne pour vous l'application des peines portées en l'article 21 de la loi du 15 Juillet 1845, auxquelles seules se réfère aussi l'alinéa final de l'article 63. Ou bien la recommandation des agents n'est motivée par aucun texte légal : elle n'est dès lors vis-à-vis des voyageurs qu'un conseil de prudence, ou une exigence injustifiée : dans la première hypothèse son inobservation ne pourra avoir pour résultat que de faire disparaître ou d'amoindrir la responsabilité de la compagnie, s'il vous arrive un accident ; dans la deuxième hypothèse, cette ingérence abusive dans vos actes pourra même devenir pour vous la source d'une action en dommages-intérêts : mais dans aucun cas, vous n'êtes forcé de tenir compte de leurs avis ; laissez les dire et ne répondez pas : la loi est avec vous.

Aux termes de l'article 25 de la loi du 15 juillet 1845 :
« Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de
« fait envers les agents des chemins de fer dans l'exercice
« de leurs fonctions sera punie des peines appliquées à la

« rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal. » On s'est demandé si le bénéfice de cet article s'appliquait indifféremment aux agents assermentés ou non. D'après MM. Picard (t. III, p. 91) et Lamé-Fleury (Code, p. 474), le texte ne distinguant pas, la disposition serait applicable à tout agent des chemins de fer. En ce sens, plusieurs décisions judiciaires. Il nous semble, au contraire, avec M. Féraud-Giraud (t. III, p. 402), que les mots « agents », « fonctions », indiquent que le législateur a eu exclusivement en vue des personnes chargées d'un service public, c'est-à-dire les employés assermentés. (Cass., 24 janvier 1882 (1) et 12 février 1886 (2); Seine, 31 mars 1897) (3). On sait qu'on refuse généralement aux agents non assermentés le caractère de citoyens investis d'un service public.

D'autre part, la protection accordée à ces agents par l'article précité ne peut être invoquée que s'il y a violence et voies de fait; il faut de plus que les agents soient dans l'exercice de leurs fonctions, c'est-à-dire que leurs injonctions soient fondées sur un texte réglementaire.

Quant aux injures et outrages verbaux subis par les agents assermentés, ils sont réprimés par l'article 224 du Code pénal, ou par la loi du 17 mai 1819 si l'injure est publique. (Paris, 30 novembre 1885 (4); Limoux, 18 octobre 1888 (5); Seine, 15 avril 1897 (6); *contra* : Paris,

(1) D. 82. 1. 65.

(2) D. 86. 1. 473.

(3) La « Loi » du 29 décembre 1897.

(4) Gaz. Pal. 86. 1. Suppl. 125.

(5) Bull. ann. 1889, p. 182.

(6) Pand. pér. 97. 1. 327.

18 décembre 1897) (1). Si l'agent outragé n'est pas assermenté, les seules peines qu'on puisse prononcer contre le délinquant sont celles de l'article 471, § 2, Code pénal.

Notons pour terminer que l'article 21 de la loi de 1845 est la sanction habituelle de toute contravention commise par les voyageurs comme par les autres personnes aux règlements sur la police des chemins de fer.

Les infractions aux règlements sur la police des chemins de fer sont dénommées contraventions par l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845; elles sont, d'autre part, punies de peines correctionnelles par ce même article; il en résulte une incertitude quant à l'application des règles qui régissent ces infractions. Sont-ce celles des contraventions ou des délits qu'on doit appliquer? Cette question a de l'importance, en particulier au point de vue du cumul, de la complicité, de la bonne foi. On trouve des décisions contradictoires dans la doctrine et la jurisprudence; le plus grand nombre se prononce pour l'application des règles des contraventions.

XI. — Les crimes et délits de droit commun, prévus par le Code pénal ou par les lois spéciales et commis par les voyageurs, sont recherchés et punis d'après les principes généraux.

On s'est demandé à propos de certains actes illicites, dont la répression varie suivant qu'ils sont ou non accompagnés de publicité, si un wagon devait être considéré comme un lieu public. La question présente de l'intérêt en particulier pour les outrages à la pudeur et les propos diffamatoires.

(1) La « Loi » du 29 déc. 1897.

Le tribunal correctionnel de Brest, le 10 septembre 1872 (1), et la Cour de cassation, le 19 août 1869 (2), paraissent avoir fait une distinction suivant que le fait obscène pouvait être aperçu du dehors, par exemple pendant l'arrêt du train à une station, ou s'il ne l'a été que par l'indiscrétion d'un tiers qui en a été volontairement témoin.

De même, les propos diffamatoires, injures en wagon seront réputés publics suivant qu'ils ont été ou non prononcés en présence de tiers. (Bordeaux, 25 mai 1881 (3); Douai, 29 juillet 1884) (4).

Tous les crimes, délits et contraventions prévus par la législation spéciale des chemins de fer sont constatés par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs et conducteurs du chemin de fer, les agents de surveillance nommés ou agréés par l'administration. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve contraire. (Loi de 1845, art. 23; ordonn. de 1846, art. 79.) En cas d'infraction aux règles sur l'exploitation, les compagnies ont une action en réparation du préjudice causé, indépendante de l'action publique. Elles demandent souvent l'autorisation de publier, par voie d'insertion ou d'affiche, les condamnations prononcées; c'est, en effet, un moyen efficace de prévenir le retour des illégalités. On a contesté à tort aux tribunaux le droit d'ordonner la publication du jugement, comme constituant une aggravation des peines prévues par la loi. Cette mesure a un caractère de réparation civile, que les tribunaux ont pouvoir d'ac-

(1) Bull. ann. 1872, p. 257.

(2) D. 70. 1. 96.

(3) Bull. ann. 1882, p. 59.

(4) S. 86. 2. 222.

corder. (Paris, 10 mai 1882 (1); Soissons, 25 octobre 1887 (2); Tours, 19 avril 1890) (3).

VOYAGEURS TRANSPORTÉS A PRIX RÉDUIT OU GRATUITEMENT

Nous avons vu que la première parmi les obligations des voyageurs était de payer le prix fixé, et comment ce prix était établi. Des réductions sur les taxes du tarif général ont été consenties par les compagnies au profit de certaines catégories de personnes.

Ces catégories sont très nombreuses, et il est très difficile d'en établir une rigoureuse classification ; les faveurs ont été accordées successivement sans qu'un esprit de méthode et de suite présidât à leur concession ; elles découlent de divers textes ; elles sont tantôt presque arrachées aux compagnies par l'État dans son intérêt, tantôt consenties de bonne grâce par celles-ci pour des motifs d'intérêt privé. De là résulte un chaos, un désordre complet dans cette matière. Nous nous efforcerons toutefois de les ranger sous trois chefs principaux, sans nous flatter d'y réussir. Des réductions sont consenties : *a.* au profit de divers services publics ; *b.* comme preuve d'intérêt porté à certaines professions, fonctions, etc. ; *c.* dans l'intérêt privé des compagnies,

Les enfants bénéficient également d'une réduction de

(1) Cité par Féraud-Giraud. t. III, p. 406.

(2) S. 88. 2. 22.

(3) La « Loi », année 1890 p, 495.

prix, fondée sur ce que leur transport est moins onéreux pour la compagnie que celui des grandes personnes. Nous examinerons tout d'abord cette faveur, dont le motif spécial ne peut être rattaché à aucune des catégories sus-énoncées.

I. — *Enfants*. — D'après le tableau annexé à l'article 42 du cahier des charges : « Les enfants au-dessous de trois
« ans ne paient rien, à condition d'être portés sur les
« genoux des personnes qui les accompagnent.

« De 3 à 7 ans, ils paient $1/2$ place, et ont droit à
« une place distincte ; toutefois dans un même comparti-
« ment, deux enfants ne peuvent occuper que la place
« d'un voyageur.

« Au-dessus de 7 ans, ils paient place entière. »

La réduction de 50 % doit être calculée, non sur le tarif légal, mais sur le tarif perçu pour les adultes. (Circ. ministérielle du 9 mai 1865).

Quand une personne déclare mensongèrement l'âge de son enfant pour le faire voyager gratuitement ou à moitié place, peut-elle être poursuivie par application de l'article 63 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 ?

On a soutenu que les parents, qui eux-mêmes étaient munis de billets, n'étaient passibles que de l'action civile. (Picard, t. 3 p. 687 ; Lamé-Fleury ; en ce sens). Le 22 janvier 1875, le tribunal de Neuchâtel (1) avait à juger une mère poursuivie pour avoir fait voyager gratuitement son enfant âgé de quatre ans. Le tribunal, constatant que la mère avait pris pour elle un billet, prétendit que la contravention, toute personnelle à l'enfant, ne sau-

(1) S. 75. 2. 437.

rait, malgré l'irresponsabilité de son auteur qui n'était pas poursuivi, rejaillir sur autrui, et que la mère ne pouvait être reconnue complice, la complicité n'existant pas en matière de contravention. Sur appel du ministère public, la cour de Rouen reforma le jugement (24 mars 1875) (1) par ces motifs que, à raison de l'âge de l'enfant, c'était à sa mère qui le conduisait à pourvoir aux charges et aux nécessités du voyage ; que c'est elle qui devait prendre le billet exigé par les règlements des chemins de fer ; que c'est elle qui a fait entrer l'enfant dans la voiture, qu'ainsi c'est elle, en réalité, qui a commis une fraude et contravention prévue par l'article 63, fraude et contravention dont elle seule tirait profit.

Nous croyons cette appréciation exacte ; M. Ruben de Couder (Dict. Supplém., p. 362) soutient que les parents sont non complices, mais coauteurs ; nous dirions volontiers qu'ils sont non coauteurs, mais seuls auteurs de la fraude ; car, suivant sa remarque, leur participation y est tellement active et prépondérante que, sans leur intervention et leur assistance, l'infraction ne pourrait être commise. (En ce sens, Seine, 27 janvier 1885 (2) ; Castelnaudary, 29 août 1887 (3) ; Toulouse, 27 octobre 1887 (4) ; Prades, 1^{er} mars 1888 (5) ; Toulouse, 24 octobre 1888 (6) ; Narbonne, 3 décembre 1888 (7) ; Montpellier, 27 mars 1889 (8) ; Toulouse, 26 juin 1889) (9).

(1) S. 75. 2. 498.

(2) Pand. fr. chron. VI. 2. 472.

(3) Gaz. Pal. 88. 1. 481.

(4) S. 89. 2. 200.

(5, 6 et 7) Gaz. Pal. 89. 1. Suppl. 53.

(8 et 9) La « Loi » du 20 septembre 1889.

Si des parents déclarent leur enfant comme n'ayant pas sept ans, alors qu'il a davantage, l'employé peut-il refuser un billet à demi-place sous prétexte de dissimulation de l'âge de l'enfant? Non; en l'absence de règlement relatif à la constatation de l'âge des enfants et faisant la loi des parties, « la demande de billets exceptionnels est aux
« risques et périls de celui qui la formule. La compagnie
« doit s'en rapporter à celui qui invoque l'exception, sauf
« à réclamer plus tard des dommages-intérêts en raison
« du préjudice causé et à poursuivre en justice la représ-
« sion de la fraude ». (Corbeil, 31 mai 1877) (1).

II. — *Services publics.* — 1° Aux termes de l'article 55 du cahier des charges, les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, sont transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie. La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

2° Les compagnies doivent mettre à la disposition de l'administration des postes deux compartiments de deuxième classe dans chaque train régulier pour le transport gratuit de ses employés accompagnant les dépêches. De plus, un train journalier de la poste est mis gratuitement à la disposition de la direction des postes. (Art. 56).

3° Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique ont droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer. (Art. 58 cahier des charges).

(1) Pand. fr. chron. V. 2. 274.

4° D'après l'article 57 du cahier des charges, les compagnies sont tenues à toute réquisition de faire partir les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés. Les prisonniers, leurs gardiens et les employés de l'administration ne sont assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le cahier des charges. Le transport des aliénés est assimilé à celui des prisonniers.

5° L'Etat a également stipulé pour certains de ses fonctionnaires le transport gratuit dans les limites de leur ressort. Aux termes de la circulaire ministérielle du 6 octobre 1847, les préfets ont droit à la gratuité dans l'étendue de leur département, dès qu'ils se déclarent en tournée de service. Les secrétaires généraux de préfecture ont les mêmes droits quand ils remplacent les préfets.

6° Le transport des indigents, bien que mentionné en l'art. 48 du cahier des charges, n'avait été l'objet d'aucune réglementation; des circulaires du 8 décembre 1863, du 22 mars 1866 ont réglé les conditions principales de ce transport qui bénéficie d'une réduction de 50 %. Cette réduction est accordée aux indigents étrangers rapatriés aux frais de leur gouvernement.

7° L'article 54 du cahier des charges dispose : « Les
« militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que
« les militaires ou marins voyageant isolément pour cause
« de service, envoyés en congé limité ou en permission,
« ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront
« assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages qu'au
« quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des
« charges.

« Si le gouvernement avait besoin de diriger des

« troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des
« points desservis par le chemin de fer, la compagnie
« serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition
« pour la moitié de la taxe du même tarif tous ses moyens
« de transport. »

Notons que si certains cas mentionnés en l'article 54 constituent une réduction en faveur d'un service public, la réduction accordée aux militaires allant en permission ou en congé est une faveur établie dans l'intérêt privé des militaires : nous avons toutefois réuni les deux hypothèses, régies par les mêmes règles.

La taxe réduite est calculée sur les prix du tarif maximum, non du tarif général ; elle est depuis le 1^{er} avril 1892, en vertu de la loi du budget, de 0 fr. 028 en première classe ; 0 fr. 021 en deuxième classe ; 0 fr. 0154 en troisième classe par voyageur et par kilomètre. Les officiers voyagent en première classe ; les sous-officiers et soldats ne sont admis, en uniforme, que dans les voitures de deuxième et troisième classes. Les militaires voyageant isolément doivent être munis d'un titre de voyage ; en général ce titre consiste en une feuille de route ; c'est un ordre d'appel pour les réservistes et territoriaux, une carte personnelle pour certains officiers exerçant des commandements territoriaux, etc...

Des difficultés nombreuses se sont élevées dans l'application des clauses de l'article 54 du cahier des charges à propos de la signification exacte qu'il fallait donner à cette appellation : militaires et marins.

Des arrêtés du 31 décembre 1859, du 15 juin 1866 intervinrent pour préciser le sens de ces termes ; le dernier était accompagné de trois états donnant la liste des officiers, sous-officiers, soldats et assimilés. Ces états

furent renouvelés en vertu d'un arrêté ministériel du 14 août 1884, et mis au courant des modifications survenues dans notre organisation militaire. Depuis lors, divers remaniements y ont été apportés. Mais ces travaux n'ont pas mis fin aux controverses: en effet les énumérations qu'ils contiennent ne sont pas limitatives et ne peuvent prévoir tous les cas particuliers au point de supprimer toute hésitation dans le classement des bénéficiaires du tarif de réduction.

Il a été jugé que l'individu qui emploie des manœuvres frauduleuses pour persuader faussement qu'il est officier dans l'armée française, et obtient ainsi la remise de billets lui permettant de voyager à quart de place, commet un délit d'esroquerie. Dans l'espèce, le prévenu avait produit au guichet des billets un papier présentant les apparences d'une permission délivrée par l'autorité militaire. (Cass. 28 février 1889 (1). Dans le même sens, Paris 2 décembre 1890) (2).

Notons pour terminer qu'en cas de mobilisation ou de guerre les compagnies de chemins de fer doivent, d'après la loi du 24 juillet 1873, mettre à la disposition du ministre de la guerre tous les moyens dont elles disposent, nécessaires pour les mouvements et la concentration des troupes.

III. *Intérêts particuliers.* — Les réductions de cette catégorie ont pour caractère distinctif d'être accordées au profit de personnes qui par leur fonction, leur profession

(1) S. 89. 4. 237.

(2) La « Loi » . 1891, p. 6.

ont particulièrement attiré l'intérêt du législateur, ou dont le voyage a un but utile à la société.

On ne saurait nier qu'au point de vue juridique ces concessions ne soient fort peu satisfaisantes; ayant posé dans la législation des voies ferrées le principe de l'égalité de régime pour tous les transports, l'Etat n'aurait pas dû se montrer le plus empressé à le transgresser, en réclamant des faveurs au profit de certaines catégories de fonctions à l'existence desquelles tout le monde n'est pas également intéressé. En admettant même que ces privilèges ne nuisent pas à la fortune publique, il faut reconnaître qu'ils ont été accordés en fait par des considérations d'ordre politique bien plus que dans l'intérêt général, et on ne peut, au point de vue des principes, qu'en souhaiter la suppression. Passons rapidement en revue ces diverses catégories :

1^o Les députés et sénateurs, en vertu de conventions intervenues entre les Chambres et les compagnies, ont droit, moyennant le versement annuel d'une somme de 120 francs, à la délivrance d'une carte d'abonnement qui leur confère le parcours gratuit sur les réseaux des grandes compagnies.

2^o Les instituteurs et institutrices primaires, et certains instituteurs-adjoints ont droit à la réduction de 50 %. (Arrêté ministériel du 23 juillet 1879.) Cette réduction, que l'article 1^{er} de l'arrêté disait applicable aux déplacements pour les besoins du service, a été étendue par les articles suivants à des cas de simple voyage d'agrément.

3^o Les membres des congrégations religieuses reconnues par l'Etat, se livrant gratuitement au soin des malades ou à l'éducation des enfants pauvres, bénéficiaient autrefois d'une réduction de moitié sur le prix des places. A la

suite d'un ordre du jour de la Chambre du 19 novembre 1890, le ministre a invité les compagnies à limiter la faveur du demi-tarif aux membres des congrégations appartenant à l'enseignement public ou desservant les hopitaux de l'armée et de la marine (Circ. du 6 janvier et du 20 mars 1891). Des circulaires du 24 décembre 1892 et 10 juin 1893 règlent les détails relatifs aux formalités des demandes de réduction ;

4° Les professeurs de diverses écoles (sourds-muets, enfants de troupe, écoles de la marine, etc.) les membres délégués de sociétés scientifiques se rendant à des congrès, les artistes peintres, sculpteurs, architectes désignés par le Conseil supérieur des Beaux-Arts, et ayant obtenu une bourse de voyage, les visiteurs de certaines expositions bénéficient de réductions de 50 %, les uns sur les lignes de quelques compagnies, les autres sur tous les réseaux.

5° Des sociétés de choristes et instrumentistes, gymnastes, sapeurs-pompiers se rendant à des concours ou à des réunions, et à condition de voyager par groupes d'une importance déterminée, paient moitié prix.

IV. Réductions dans l'intérêt des Compagnies. —

1° Les administrateurs et le personnel supérieur des compagnies : directeurs, chefs de service, ingénieurs, employés circulant pour le service, médecins de la compagnie ont leur parcours gratuit sur tout le réseau ou la portion de ligne où les appellent leurs fonctions. Cette gratuité est très naturelle ; elle simplifie les rapports pécuniaires entre les compagnies et leurs agents.

2° Les compagnies accordent des permis de circulation gratuite à leurs entrepreneurs, aux ouvriers qui travaillent sur leurs chantiers et utilisent le chemin de fer pour s'y

rendre. Cette pratique n'est pas contraire au principe de l'égalité des taxes. En effet, lorsqu'une compagnie ouvre un chantier sur un point de sa ligne, elle ne trouve pas dans la localité un nombre d'ouvriers suffisant pour son fonctionnement ; l'entrepreneur chargé des travaux doit embaucher des ouvriers au loin et les indemniser de leurs frais de déplacement. Qu'importe que la compagnie perçoive le prix du transport des ouvriers et le rembourse postérieurement à l'entrepreneur, ou que, renonçant à un encaissement dont elle devra restituer le montant, elle désintéresse immédiatement les ouvriers en leur accordant le parcours gratuit ? Ce dernier mode de procéder se traduit en définitive par une opération qui tient lieu de compensation. C'est ce qui a été jugé dans l'espèce suivante. Un entrepreneur de travaux publics, G..... attaquait la compagnie de l'Est parce qu'elle avait donné des permis gratuits à un autre entrepreneur L..... qui travaillait pour elle, afin de lui permettre d'amener des ouvriers sur son chantier.

Le tribunal de Lunéville (23 Novembre 1893) (1), repoussa cette demande, « attendu que G..... prétend que
« les permis dont L..... et ses ouvriers ont fait usage
« n'auraient pas dû être délivrés par la compagnie de
« l'Est à des entrepreneurs, et qu'en leur accordant cette
« faveur, elle a contrevenu aux lois et règlements sur les
« chemins de fer ; — attendu que si les compagnies de
« chemins de fer ne peuvent pas suivant leur bon plaisir,
« transporter gratis ou à prix réduits des voyageurs, il
« leur est néanmoins loisible de délivrer sans l'autorisa-
« tion ministérielle des permis de circulation gratuite au
« profit de certaines personnes, et notamment des entre-

(1) D. 96. 4. 213.

« preneurs avec qui elles ont des traités réguliers ; — attendu que, dans l'espèce, la compagnie de l'Est n'a fait
« qu'user de la faculté qu'elle avait, aux termes de l'ordre
« général du 1^{er} Juin 1880, de donner au sieur L..... des
« permis pour ses ouvriers ; qu'en effet l'article 10 de l'ordre sus-visé stipule : les entrepreneurs qui ont des travaux
« en exécution, leurs employés et ouvriers peuvent aussi
« recevoir des permis de voyage ». G..... fait appel. La
cour de Nancy confirme le jugement le 10 juillet 1894 (1).
Pourvoi en cassation. La Cour : « Sur le moyen unique
« du pourvoi tiré de la violation du principe de l'égalité
« des taxes, des articles 44 et 49 de l'ordonnance de 1846,
« de l'article 45 du cahier des charges annexé à la loi du
« 19 juillet 1845 ; — attendu que la circulation gratuite accordée aux ouvriers ne constitue pas à proprement
« parler une faveur, puisque elle représente seulement les
« frais de route que la compagnie aurait à avancer pour
« les amener au lieu d'exécution du travail, rejette... »
(27 Mai 1895) (2).

3° Les compagnies délivrent des permis gratuits, des passes, aux administrations des journaux, en échange de la publicité relative au service des trains, aux billets circulaires, aux assemblées générales, etc. Cette délivrance est licite, comme celles qui sont faites à l'occasion d'un contrat passé par la compagnie, parce qu'elle est la contre-partie des avantages que celle-ci stipule : la délivrance est alors une *datio in solutum*, un paiement en nature.

4° Les membres proches de la famille des employés de la compagnie bénéficient de réductions ou de permis gra-

(1) D. 96. 4. 213.

(2) Ibidem.

tuits. Si la délivrance de ces permis est une des clauses expresses ou tacites du contrat de louage des employés, et si les cas dans lesquels elle a lieu sont limitativement déterminés, elle apparaît dès lors comme un élément de fixation du prix de louage, et ne viole pas le principe d'égalité. Si, dans le silence du contrat de services, la compagnie a le droit d'accorder ou de refuser, chaque fois qu'on lui en fait la demande, le permis de circulation gratuite, celui-ci ne nous paraît pas encore constituer en lui-même une faveur interdite; on peut le considérer comme une gratification donnée à l'employé qui en bénéficie.

Nous pensons donc que les compagnies accordent légalement des réductions, chaque fois qu'un de leurs employés est directement et pécuniairement intéressé à sa délivrance.

En dehors des cas que nous venons de signaler, les compagnies ne peuvent accorder aucune faveur dans le transport, que la remise du prix soit consentie à une personne isolée ou à une catégorie de personnes non visée par les règlements : le transport par bienfaisance est interdit aux compagnies en vertu du principe de l'égalité des taxes.

Lorsqu'une personne obtient sur le prix de sa place une réduction à laquelle elle n'a pas droit, ou voyage avec un permis de circulation délivré à un tiers, elle cause un préjudice à la compagnie, et par suite est passible d'une action en dommages-intérêts.

Quelle est au point de vue pénal, la sanction d'un pareil acte? Le voyageur peut être considéré comme ayant un billet insuffisant et commettant une contravention à l'article 63 de l'ordonnance de 1846.

On a prétendu qu'il se rendait coupable d'escroquerie.

(Duverdy, Transports, n° 287 ; Seine, 12 février 1867 (1) ; Poitiers, 17 janvier 1873 (2) ; Bordeaux, 17 mai 1888) (3). Le fait en lui-même de voyager avec le permis d'un tiers ne suppose pas la réunion des éléments constitutifs de ce délit. Lors même que le voyageur se ferait passer pour le titulaire du permis et prendrait un faux nom, il manquerait encore la deuxième condition exigée par l'article 405 du Code pénal, la remise d'une quittance.

L'infraction qui nous occupe n'est donc qu'une contravention à l'ordonnance de 1846 (En ce sens, Ruben de Couder (n° 35) ; Bedarride (t. I, n° 221) ; Féraud-Giraud (t. III, n° 248) ; Cass., 6 mai 1865 (4) ; Aix, 5 février 1873 (5) ; Ruffec, 6 août 1884 (6) ; 1^{er} février 1888 (7) ; Rennes, 22 juin 1887 (8) ; Prades, 29 décembre 1887 (9) ; Pamiers, 30 juin 1888 (10) ; Orléans, 20 novembre 1894 (11) ; Cass. 3 janvier 1895 (12).

(1) D. 67. 3. 85. — (2) D. 73. 2. 70. — (3) Gaz. Pal. 88. 2. 401. — (4) D. 65. 1. 200. — (5) D. 74. 5. 81. — (6) Bul. ann. 1887, p. 28. — (7) La « Loi » du 6 janvier 1889. — (8) Gaz. Pal. 87. 2. 422. — (9) La « Loi » du 18 mars 1888. — (10) Gaz. Pal. 88. 2. 401. — (11) D. 95. 1. 374. — (12) D. 95. 1. 374.

CHAPITRE V

TARIFS SPÉCIAUX

Nous avons traité dans le chapitre précédent du transport de certains voyageurs avec réduction de prix ; les cas que nous avons examinés présentent tous ce caractère que les avantages consentis n'entraînent aucune modification des autres conditions du tarif général : ces voyageurs jouissent d'une faveur motivée par leur situation personnelle, par une qualité inhérente à leur personne ; mais ils restent, sauf cela, soumis au droit commun. Nous arrivons maintenant à l'étude de conventions distinctes, dites tarifs spéciaux, différant des précédentes en ce qu'elles comportent un ensemble de clauses qui dérogent aux dispositions réglementaires applicables à la généralité des voyageurs. Les compagnies accordent aux particuliers des avantages de prix ou de confortables exceptionnels, et stipulent, comme contre partie, des conditions particulières, renonciations à certains droits, etc., qu'on ne retrouve pas dans le contrat de transport au tarif général.

Nous allons passer en revue les plus importants de ces tarifs spéciaux.

I. — Trains spéciaux.

Les particuliers peuvent demander aux compagnies l'organisation de trains spéciaux. Les demandes doivent être faites au moins vingt-quatre heures à l'avance. La compagnie doit les satisfaire dans l'ordre des inscriptions et sans tour de faveur. La compagnie fait de son côté connaître à l'avance aux voyageurs demandant un train spécial l'itinéraire et la marche de ce train. Elle se réserve d'ailleurs la faculté de déterminer elle-même les circonstances dans lesquelles il peut être accordé, de même que les conditions dans lesquelles il doit être fait. Ces clauses se retrouvent dans les tarifs de toutes les compagnies; elles s'expliquent d'elles-mêmes; car la mise en circulation d'un train extraordinaire présente des difficultés de service et des dangers qui en rendent l'organisation fort délicate; ces trains ne servent d'ailleurs presque jamais qu'à la satisfaction d'un intérêt privé, souvent de minime importance, et les perturbations qu'ils occasionnent dans le service ne sont pas compensées par les avantages qu'on en retire.

Les conditions pécuniaires ne sont pas identiques sur tous les réseaux; nous citerons, à titre d'exemple, celles qui sont imposées par la compagnie d'Orléans : les voyageurs, quel que soit leur nombre, paient le prix de la première classe augmenté d'un dixième, et les voitures, chevaux, chiens et bagages les taxes homologuées par l'administration supérieure. Le minimum de perception est fixé à 5 fr. 60 par kilomètre, impôt compris. (Tarif spécial G. V. n° 4, P.-O.)

II. — Matériel appartenant à d'autres compagnies ou à des particuliers.

Les compagnies peuvent consentir à la circulation sur leur réseau de voitures appartenant soit à d'autres compagnies, soit à des particuliers. Lorsqu'une compagnie laisse passer sur ses lignes des voitures appartenant à une compagnie de chemins de fer, elle ne demande en général aucun supplément sur le prix ordinaire des places; mais elle se réserve le droit de rester juge de l'opportunité de la concession.

Une société, qui a été fondée sous le nom de Compagnie internationale des wagons-lits, dessert avec ses propres voitures plusieurs grandes lignes; pour prendre place dans ses voitures de luxe, il faut être porteur d'un billet de 1^{re} classe et acquitter en outre un supplément variable avec les exigences de la compagnie de chemin de fer, qui prête sa voie et sa traction, vis-à-vis de la Compagnie des wagons-lits. Dans certains express, ce supplément n'est pas proportionnel à la distance parcourue, mais fixé pour le trajet entier et applicable quel que soit le trajet accompli : cela s'explique, si l'on considère que les places sont toujours louées pour de grandes distances et que, si l'on fractionnait les prix suivant le chemin parcouru, la compagnie trouverait difficilement à relouer en cours de route la place devenue libre par l'arrêt d'un voyageur.

Enfin, les particuliers peuvent être autorisés à faire circuler le matériel qui leur appartient sur le réseau d'une compagnie; mais cette compagnie reste juge de la possibilité de l'autorisation, qui demeure subordonnée aux

exigences du service. Les voitures doivent être agréées par la compagnie qui voit si elles présentent toutes les conditions de sécurité nécessaires et notamment si elles ne dépassent pas les dimensions du gabarit. Les droits perçus pour la circulation ou le stationnement de ces voitures sont diversement fixés par les tarifs.

III. — Places de luxe.

L'article 43 du cahier des charges porte : « Dans
« chaque train de voyageurs, la compagnie aura la fa-
« culté de placer des voitures à compartiments spéciaux,
« pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que
« l'administration fixera sur la proposition des compa-
« gnies, mais le nombre des places à donner dans ces
« compartiments ne pourra dépasser le cinquième du
« nombre total des places du train. »

En vertu de cette autorisation, les compagnies ont mis en circulation des voitures contenant des places de luxe, différant par leur confort, et dont le prix est celui de la première classe, augmenté d'un supplément variable avec les avantages qu'elles présentent ; ce supplément est habituellement en France de 40 % pour les coupés ordinaires, de 50 % pour les lits-toilette. Sur le réseau P. L. M. les places de luxe sont taxées d'après un tarif gradué avec la distance ; elles présentent cette particularité dans notre législation que le supplément est différent suivant que la voiture est attelée à un train omnibus, direct, express, rapide ou de luxe.

Les voyageurs ne peuvent pas exiger des places de luxe si le train ne contient pas de voitures de cette espèce,

ou si les places des voitures qui s'y trouvent ne sont pas disponibles. Ils ne peuvent, sur la plupart des réseaux, les retenir à l'avance qu'à la condition de louer le compartiment entier et pour le parcours total du train qui le contient ; ils doivent dans ce cas verser en faisant leur demande le prix du supplément entre les mains de la compagnie, qui le garde à titre d'arrhes si les places ne sont pas occupées au jour dit. Les voyageurs circulant à prix réduits, porteurs de cartes d'abonnement de première classe ou de billets d'aller et retour, les sénateurs et députés, les militaires et marins, et les enfants de trois à sept ans qui occupent des places de luxe doivent payer intégralement le supplément de prix fixé pour les voyageurs à plein tarif.

IV. — Billets simples.

Les compagnies délivrent pour certains parcours des billets simples avec des réductions sur les prix du tarif ordinaire. Ces réductions sont accordées, — soit parce que l'affluence est telle sur les parcours qui en bénéficient, que le matériel est mieux utilisé et l'exploitation moins coûteuse sur ces sections, c'est ce qui a lieu sur les lignes de banlieue ; — soit pour certaines distances inférieures à 6 kilomètres où les compagnies renoncent à percevoir le minimum prévu par le cahier des charges dans le but de faire concurrence aux transports parallèles par voie de terre ; ces sections de lignes sont d'ailleurs souvent exploitées par des trains légers, qui ne reçoivent ni bagages, ni chiens, et où les frais sont considérablement réduits ; — soit certains jours de foire ou marché, au départ et

à destination de certaines stations seulement, au profit des voyageurs sans chiens ni bagages.

V. — Billets d'aller et retour.

Ce sont des billets donnant droit au trajet d'une station à une autre, et au parcours en sens inverse, dans un délai déterminé.

Ces billets comportent en général une réduction sur le prix du double parcours à plein tarif; ils sont émis pour encourager les voyages de courte durée, que les personnes ne feraient pas sans les concessions que leur accordent les compagnies. La réduction consentie varie suivant les réseaux et la classe de 15 % à 40 %; elle est sur la plupart d'entre eux de 25 % du prix des billets simples.

Durée de validité. — La durée de validité des billets d'aller et retour, qui est, comme nous l'avons dit, la condition essentielle et le motif déterminant de l'émission de ces billets, varie aussi suivant les compagnies; sur toutes, elle est graduée suivant la distance, et fixée approximativement à un jour par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres parcourus. Elle est augmentée à raison des dimanches et fêtes légales qui, tombant pendant la durée de validité, ne comptent pas pour le calcul de celle-ci. Les délais sont comptés de minuit à minuit; mais on considère pour le terme d'expiration du billet l'heure du départ du train que prend le voyageur pour revenir; ainsi le coupon de retour est valable même pour un train arrivant à destination le lendemain de l'expiration du délai fixé comme il a été dit, pourvu que le départ du voyageur par ce train ait eu lieu avant minuit.

Lorsque les billets d'aller et retour n'ont pas été utilisés dans le délai fixé, ils sont périmés, et le voyageur doit prendre un nouveau billet sans que la compagnie ait à en déduire la valeur du coupon de retour. (Tribunal correctionnel Seine 1^{er} février 1862) (1). Le voyageur qui prend un billet d'aller et retour subit donc un aléa : la chance qu'il court de ne pouvoir effectuer son retour à temps est une contre-partie des avantages pécuniaires qui lui sont consentis. Toutefois étant donné les circonstances multiples qui peuvent empêcher le retour à jour fixe, on conviendra que le voyageur court un bien gros risque pour une réduction souvent minime. Une circulaire ministérielle du 19 mai 1892 a indiqué un tempéramment à la rigueur de cette clause : « Des plaintes se sont élevées à diverses
« reprises au sujet de l'une des clauses que renferme le
« tarif spécial G. V. n° 2 (billets d'aller et retour) et en
« vertu de laquelle le coupon de retour non utilisé dans le
« délai indiqué au tarif n'a plus aucune valeur. Cette
« clause qui oblige le porteur à payer une seconde fois
« son trajet de retour au prix du tarif ordinaire est parfaite-
« ment régulière en droit strict, mais elle n'en est pas
« moins d'une rigueur excessive, si l'on tient compte des
« circonstances fortuites qui peuvent empêcher le voyageur
« de revenir à son point de départ dans le délai, générale-
« ment très court, auquel il est astreint. Il conviendrait
« d'atténuer ce qu'il y a de trop rigoureux dans l'annula-
« tion pure et simple du coupon de retour, en adoptant
« une disposition semblable à celle que l'administration
« des chemins de fer de l'Etat et de la compagnie de la

(1) Cité par Lamé-Fleury. Code annoté, p. 248.

« Méditerranée ont fait figurer dans leurs tarifs d'aller et
« retour, et qui consiste à prolonger le délai de validité du
« billet moyennant le paiement d'un supplément égal à
« 10 % de la valeur de ce billet. »

L'appel du ministre ne paraît pas avoir été entendu par toutes les compagnies; et sauf pour les billets de bains de mer, la plupart ne sont pas entrées dans la voie qu'il leur traçait; or, c'est précisément pour les billets dont la durée de validité est la plus courte que la mesure proposée aurait sa raison d'être.

Utilisation partielle du billet. — Le voyageur muni d'un billet d'aller et retour a le droit incontestable de descendre à l'aller à une gare située en deçà du point de destination marqué sur son billet, et d'en repartir au retour; il a également la faculté de descendre au retour avant d'avoir atteint la station de départ originaire; la raison est la même que pour les porteurs de billets simples : qui peut le plus peut le moins. (Bagnères-de-Bigorre, 28 décembre 1878 (1); Bordeaux, 22 janvier 1879) (2). D'ailleurs les tarifs spéciaux de la plupart des compagnies ont formellement reconnu cette faculté aux voyageurs.

En 1873, la compagnie du Midi avait organisé un train de pèlerinage à prix réduits de Castres à Lourdes. Au retour, deux voyageurs voulurent s'arrêter à Toulouse en abandonnant le reste du parcours. Le tribunal civil de Toulouse (18 août 1873) (3) et sur appel, la cour de Tou-

(1) S. 79. 2. 422.

(2) Journ. arr. Bordeaux. 79, p. 31.

(3) Bull. ann. 1873, p. 265.

louse (26 décembre) (1) les condamnèrent à payer, au prix du tarif ordinaire, leur transport de la gare de Lourdes à celle de Toulouse. M. Lamé-Fleury (note sur l'arrêt précité) approuve ces décisions, le droit de la compagnie résidant dans le contrat synallagmatique implicitement passé entre elle et le porteur du billet. Tel n'est pas notre avis. Sans doute il y a eu contrat, mais le contrat ne peut avoir pour résultat de forcer le voyageur à épuiser son droit ; en vain dira-t-on qu'il profite ainsi de conditions meilleures que les conditions ordinaires pour effectuer un trajet hors des prévisions de la compagnie. En organisant le train spécial, la compagnie en a fixé le prix de façon à être rémunérée du transport tant à l'aller qu'au retour ; si un voyageur abandonne une partie du transport auquel il a droit, la compagnie ne peut qu'y gagner ; tout préjudice dont elle exciperait serait un dommage indirect dont on n'a pas à tenir compte.

Prolongation de parcours. — Il y a peu d'années, les tarifs de toutes les compagnies contenaient les dispositions suivantes. Lorsqu'un voyageur descend à l'aller à une gare située au delà de celle indiquée par son billet d'aller et retour, les deux coupons lui sont retirés, et il est tenu de payer sa place pour le trajet entier qu'il a effectué d'après le prix ordinaire du tarif, défalcation faite de la valeur de son billet d'aller et retour ; dans le cas où le prix du billet de simple parcours se trouve inférieur à la valeur du billet d'aller et retour, la différence en faveur du voyageur lui est immédiatement remboursée. Lorsque le voyageur descend au retour à une gare située au delà

(1) Ibidem, p. 467.

de celle où il a pris son billet d'aller et retour, il doit payer le montant intégral au tarif ordinaire du prix de la place qu'il a occupée depuis le point de départ indiqué sur le coupon de retour, défalcation faite de la valeur de ce coupon.

Ces deux clauses prévoient deux cas où le voyageur sort des conditions du contrat primitivement passé avec la compagnie, et lui substituent en quelque sorte une convention nouvelle que le voyageur a éventuellement acceptée en réclamant le bénéfice du tarif spécial. Elles sont certainement légales, mais je ferai remarquer combien la solution qui en découle est peu satisfaisante au point de vue rationnel : que le voyageur prolonge son parcours à l'aller ou au retour, ne fait-il pas dans les deux cas, si j'ose dire, la même entorse au contrat ? Pourquoi donc, dans la première hypothèse, le priver de la réduction portant sur les deux coupons, et dans la deuxième ne lui retirer que l'avantage afférent au coupon de retour, c'est-à-dire à la moitié du billet ? Il serait plus logique de lui faire payer le même supplément dans les deux cas.

La valeur de ces objections a été reconnue par la plupart des compagnies, et les dispositions que nous venons d'indiquer ne sont plus appliquées que lorsque le voyageur effectue son parcours supplémentaire sans prévenir de sa situation les agents de la compagnie. Mais, s'il a soin d'avertir préalablement le chef de la gare à laquelle il devrait descendre ou le conducteur du train, il bénéficie des modifications suivantes apportées à l'ancien tarif.

1^o Aller. — *a*) Sur le Nord, le Midi, l'Ouest et le Lyon, le voyageur qui dépasse, à l'aller, la station indiquée sur son billet d'aller et retour paie le prix, au tarif ordinaire, d'un billet simple pour le parcours supplémen-

taire effectué. Cette façon de procéder est fort équitable ; pour le parcours supplémentaire, le voyageur est sans billet : on lui fait payer sa place au tarif ordinaire.

b) Sur l'Orléans, l'ancienne clause reste en vigueur.

c) Sur l'Est et l'Etat, le voyageur paie à l'aller un supplément égal à la différence entre le prix de son billet d'aller et retour et le prix qu'il aurait payé s'il avait pris immédiatement un billet d'aller et retour pour la gare à laquelle il voulait s'arrêter. Système ingénieux, qui aboutit au résultat suivant : si le voyageur n'effectue pas au retour par voie ferrée le parcours supplémentaire qu'il a fait à l'aller, il est moins avantageusement traité que dans le premier système, car il paie un supplément représentant une fois et demie le prix à plein tarif du parcours supplémentaire ; mais s'il fait au retour le trajet total, il bénéficie pour les deux parcours supplémentaires du tarif des billets d'aller et retour.

2° Retour. — Sur tous les réseaux, le voyageur qui dépasse au retour le point de départ originaire paie un supplément égal au prix d'un billet simple au tarif ordinaire pour le parcours supplémentaire effectué.

Déclassement. — Le porteur d'un billet d'aller et retour qui veut monter dans une voiture de classe supérieure à celle indiquée par son billet, est traité différemment suivant les réseaux.

a) Sur le Midi, l'Est, l'Orléans et le Lyon, tout voyageur occupant à l'aller ou au retour une place dans une voiture d'une classe supérieure à celle indiquée sur son billet, paie la différence entre la valeur du coupon dont

il est porteur et celle du coupon d'aller ou de retour affèrent à la place qu'il occupe réellement.

b) Sur l'Ouest, le Nord et l'Etat, le voyageur paie la différence entre le prix d'un billet simple de la place occupée et la valeur du coupon dont il est porteur. Toutefois, sur le réseau de l'Etat, le voyageur, qui veut se déclasser tant à l'aller qu'au retour, ne paie que la différence entre le prix de son billet d'aller et retour et le prix d'un billet d'aller et retour de la classe qu'il désire occuper pour le même parcours.

Les nouvelles dispositions, relatives aux prolongations de parcours ou aux changements de classes, contiennent de notables améliorations sur les clauses usitées dans les anciens tarifs. Il est à souhaiter que l'administration, chargée de la défense des intérêts du public, les fasse admettre par toutes les compagnies, et établisse surtout en cette matière l'uniformité des taxes et des conditions si désirable pour éviter toute erreur et toute contestation.

Personnalité du billet. — Les billets d'aller et retour sont personnels. Les tarifs des compagnies formulent ce caractère de la façon suivante : « Les deux coupons d'un « billet d'aller et retour ne sont valables qu'à la condition « d'être utilisés par la même personne ». Certains ajoutent : « En conséquence, la vente et l'achat des coupons « de retour sont interdits ». Ce dernier paragraphe, que le comité consultatif des chemins de fer avait été d'avis de ne pas homologuer comme inutile ou sans portée, a néanmoins été homologué le 5 septembre 1885.

L'acquéreur d'un coupon de retour, qui prend place dans les voitures, muni de ce seul titre, commet une infraction à l'article 63 de l'ordonnance de 1846, car il n'a

qu'un billet insuffisant, et sa contravention est réprimée par les peines portées en l'article 21 de la loi de 1845 (Bigorre, 28 décembre 1878 (1); Agen, 13 février 1879 (2); Paris, 21 mai 1881 (3); Nîmes, 27 juillet 1882 (4); Sens, 6 juin 1883 (5); Saint-Gaudens, 23 mai 1884; Périgueux, 1^{er} décembre 1886 (6); Paris, 27 mai 1890 (7); Caen, 22 mai 1890 (8).

La vente, le don ou l'achat d'un coupon de retour, considérés en eux-mêmes, indépendamment de toute utilisation ultérieure par l'acquéreur, tombent-ils sous l'application d'une disposition pénale? La jurisprudence a d'abord admis qu'aucune pénalité n'atteignait ces opérations (Nîmes 27 juillet 1882 précité). M. Féraud-Giraud (t. 3, p. 204 et suiv.) qui soutient ce système, fait valoir que l'acquéreur du coupon de retour, étranger au contrat de transport passé entre l'acquéreur primitif et la compagnie, ne peut être lié par les mentions que le billet renferme et que celles-ci sont sans portée à son égard; que d'autre part, le vendeur ne saurait être poursuivi; en effet, l'acquéreur ne peut être atteint que parce qu'il voyage muni d'un billet insuffisant; or le vendeur ne peut être recherché pour ce motif; il ne peut être non plus poursuivi comme coauteur ou complice, puisqu'il s'agit d'une contravention.

Cette argumentation ne nous paraît pas acceptable. Il faut faire une distinction. Dès que les tarifs concernant les billets d'aller et retour, et dûment homologués, prohibent formellement la vente et l'achat de ces billets, ces

(1) S. 79. 2. 123. — (2) D. 80. 2. 173. — (3) Pand. fr. chron. VI. 2. 77. — (4) Bull. ann. 1883. p. 94. — (5) S. 83. 2. 207. — (6) La « Loi » du 26 nov. 1887. — (7) D. 91. 2. 33. — (8) S. 91. 2. 43.

opérations constituent une infraction à une décision ministérielle et tombent dès lors sous la sanction de l'article 24 de la loi de 1845. (En ce sens : Pont-l'Evêque, 10 nov. 1886 (1) ; Le Havre, 27 nov. 1886 (2) ; Caen, 13 février 1889 (3) et 22 mai 1890 (4) ; Seine, 26 mars 1890 (5) ; Bordeaux, 11 mars 1891 (6) ; Saint-Nazaire, 16 mars 1896 (7). Si le tarif, sans interdire le trafic du coupon de retour, se borne à déclarer que les deux coupons ne sont valables qu'à la condition d'être utilisés par la même personne, la vente du coupon ne constituera pas une contravention ; mais l'utilisation de ce coupon par un acquéreur aura pour effet de rendre rétroactivement sans valeur le coupon d'aller, et dès lors on pourra poursuivre le voyageur originaire pour avoir voyagé avec un billet nul. Les acquéreurs ou vendeurs intermédiaires qui n'ont fait usage d'aucun des coupons ne sauraient dans ce cas être recherchés (Paris, 7 mai 1890 (8). Quant à ceux qui pensent que les infractions aux règlements sur la police des chemins de fer, étant punies de peines correctionnelles, constituent des délits, ils admettent sans difficulté que le cédant peut être recherché comme complice du cessionnaire qui contrevient à l'article 63 de l'ordonnance de 1846.

Tout le monde est d'accord lorsqu'il s'agit, non plus de la vente ou de l'achat accidentel de coupons de retour par des particuliers, mais de l'exercice habituel de ce trafic dans les gares ou sur les terrains de la compagnie ; car celui-ci tombe alors sous l'application de l'article 70

(1) S. 87. 2. 199. — (2) *Ibidem*. — (3) D. 91. 5. 63. — (4) S. 91. 2. 13. — (5) S. 90. 2. 119. — (6) S. 91. 2. 164. — (7) La « Loi » du 18 avril 1896 ; — (8) D. 91. 2. 33.

de l'ordonnance de 1846, qui interdit aux vendeurs d'objets quelconques d'exercer leur profession dans les cours et bâtiments des gares sans une autorisation préfectorale. (Melun, 23 mai 1878) (1).

Quant à la cession gratuite d'un coupon de retour, nous ferons sur sa validité la distinction suivante : le tarif porte-t-il « le coupon de retour ne peut être ni cédé ni vendu ». le mot « cédé » se réfère certainement à la cession à titre gratuit, par opposition au mot « vendu » qui désigne la cession à titre onéreux ; dès lors, le don du coupon est interdit en lui-même et tombe sous le coup de l'article 21 de la loi de 1845. Lorsque le tarif proclame simplement la personnalité du billet, ce sera l'utilisation du coupon de retour par le donataire qui permettra d'exercer des poursuites contre le porteur originaire du coupon d'aller, comme ayant voyagé avec un billet insuffisant ; mais les intermédiaires ne peuvent être recherchés.

On voit que suivant le texte du tarif, la situation au point de vue pénal du vendeur ou de l'acquéreur est susceptible de varier ; il existe au moins trois rédactions des formules qui établissent sur les divers réseaux les devoirs des porteurs. Ici encore, il serait à souhaiter que ces textes fussent uniformément rédigés ; leur divergence provient de ce qu'ils ont été écrits par différentes personnes, et non d'une différence de l'esprit dans lequel on les a faits ; les compagnies ont toutes eu un même but : exiger que les deux coupons d'aller et retour soient utilisés par la même personne.

La cession des coupons de retour est une fraude de tous les jours. Les contrevenants sont presque sûrs de l'impu-

(1) S. 78. 2. 217.

nité, tant il est difficile aux compagnies de prouver la cession; c'est ce qui explique la rareté des décisions judiciaires sur cette question qui intéresse pourtant les compagnies au premier chef.

Il existe sur certaines compagnies, outre les billets d'aller et retour ordinaires, des billets d'aller et retour en troisième classe pour les ouvriers et ouvrières qui ne résident pas dans le lieu de leur travail. Ces billets sont régis par les règles du tarif précédemment exposé; en outre, ils ne sont valables que par certains trains déterminés et en troisième classe seulement; utilisés contrairement à ces conditions, ils n'ont aucune valeur.

VI. — Abonnements.

Les compagnies délivrent des cartes d'abonnement donnant droit au parcours indéfiniment répété entre deux stations déterminées. Lorsque le trajet a été fait un nombre de fois suffisant, le porteur de la carte y trouve l'avantage d'une réduction notable de prix sur la somme qu'il aurait payée pour le même nombre de parcours à plein tarif. La base de la taxe n'est pas calculée identiquement sur tous les réseaux, mais on retrouve dans les tarifs de presque toutes les compagnies les clauses suivantes :

1° « La carte d'abonnement est exclusivement personnelle; elle doit être signée par l'abonné, qui est tenu de
« la représenter à toute réquisition, et de se prêter en
« outre à toutes les mesures de contrôle que l'administration jugera convenable d'adopter. L'abonné qui ne
« présente pas sa carte paie le prix de sa place; ce prix
« est irrévocablement acquis à la compagnie. »

C'est pour assurer l'exécution de la première partie de cette disposition qu'on exige la signature du titulaire sur la carte ; on lui impose dans le même but l'obligation d'y joindre sa photographie.

La dernière condition de cet article paraît fort rigoureuse ; le voyageur est obligé de payer à nouveau une place dont il a déjà acquitté le prix ; il semble qu'il serait plus juste d'exiger simplement de l'abonné sans carte la preuve de son identité et de sa qualité d'abonné. Mais cette façon de faire aurait un grave inconvénient pour les compagnies. Rien ne dit que l'abonné, qui prétend avoir oublié sa carte, ne l'a pas prêtée à un autre voyageur qui aura ainsi gratuitement circulé sur la ligne. La crainte de cette fraude, malheureusement justifiée par l'expérience de chaque jour, a provoqué la mesure sévère de l'article précité, et en a fait le complément nécessaire de la clause qui édictait la personnalité.

2° « La carte d'abonné trouvée en des mains autres que celles du titulaire sera retenue par les agents de l'administration et annulée. Dans ce cas, il ne sera fait à l'abonné aucun remboursement, même partiel, du prix de son abonnement, qui restera complètement acquis à l'administration, indépendamment de tous dommages-intérêts à réclamer de l'abonné. » C'est la sanction du principe de l'incessibilité de la carte.

3° « L'abonné a le droit de descendre et de monter à toutes les stations comprises dans les parcours indiqués sur sa carte. S'il monte ou descend à une station située en dehors de ces parcours, il est considéré comme voyageant sans billet. »

4° « Le titulaire d'une carte d'abonnement de 2^e ou de 3^e classe peut prendre place dans une voiture d'une classe

« supérieure, en prévenant le chef de gare au départ, et
« en lui remettant, contre reçu, le montant de la diffé-
« rence entre le prix de la place occupée et celui de la
« place indiquée sur la carte d'abonnement suivant le
« tarif ordinaire. » Dans l'application, le paiement du
supplément entre les mains du chef de gare n'est générale-
ment pas considéré comme indispensable pour éviter
une contravention ; les tribunaux reconnaissent, et l'expé-
rience a fait admettre par les compagnies un usage con-
traire à cette exigence absolue. L'accomplissement strict
de cette formalité ne serait pas toujours applicable en
cours de route, soit à raison de la brièveté des arrêts,
soit parce que les occupations de l'employé ne permettent
pas d'arriver sans difficulté jusqu'à lui, ou d'attirer son
attention (Aix, 6 mars 1884 (1) ; Nancy, 1^{er} mai 1884) (2).
Il importe peu, pensons-nous, que l'abonné ait prévenu le
chef de gare ou tout autre employé, pourvu qu'il ait mani-
festé l'intention de se déclasser ; ce que le texte de notre
article vise, c'est non le déclassement lui-même, mais le
déclassement clandestin, fait subrepticement pour éviter
le paiement du supplément. Nous admettons aussi avec
la cour de Nancy que le voyageur est dispensé de
toute déclaration préalable concernant son changement de
classe, s'il n'a pas eu le temps ou le moyen de la faire :
c'est là un cas de force majeure ; toutefois nous considé-
rons cette tolérance comme une dérogation à la règle
générale que le voyageur doit, avant d'avoir pris place
dans le nouveau wagon, faire connaître le changement
qui le met dans le cas d'acquitter une surtaxe. Sans cela

(1) S. 86. 2. 414.

(2) *Ibidem*.

les compagnies seraient victimes des fraudes de voyageurs peu scrupuleux, qui voulant circuler régulièrement en 1^{re} classe, se muniraient d'une carte d'abonnement de 3^e, sauf à payer le supplément chaque fois qu'un contrôleur constaterait le fait : sur les lignes où le contrôle de route est rare, ils y trouveraient un avantage ; la certitude d'être déclaré en état de contravention, la première fois où leur supercherie sera découverte, les arrêtera tous.

5° « L'abonné prend l'engagement :

« a) De ne réclamer en aucun cas le remboursement du
« prix de son abonnement qui reste acquis à l'adminis-
« tration.

b) De ne point faire, au détriment de l'administration,
« le trafic de la messagerie, en présentant comme lui ap-
« partenant des colis groupés ne faisant point partie de
« son bagage personnel.

« c) De n'exercer, à raison de l'abonnement, aucune
« action ni prétendre à aucune indemnité contre l'adminis-
« tration, pour aucun arrêt, empêchement, retard,
« changement de service ou défaut de place qui l'oblige-
« rait à monter dans une voiture d'une classe inférieure. »

Nous comprenons difficilement que le ministre ait homologué une pareille clause, qui met les abonnés vis-à-vis des autres voyageurs dans un état d'infériorité qui n'a pas sa raison d'être. Pourquoi un abonné n'a-t-il pas le droit d'exiger une place de la classe qu'il a payée ? A-t-il, à un autre point de vue, moins d'intérêt à arriver exactement à destination qu'une personne qui effectue accidentellement le parcours ? Empêcher l'abonné de prétendre à une indemnité à raison d'un changement de service, était fort bien ;

on affirmait ainsi l'intention de le soumettre au droit commun, mais il fallait alors l'appliquer en sa faveur comme à son préjudice. Pense-t-on que l'abonné eût accepté ces conditions exorbitantes s'il avait débattu son contrat avec une société soumise à la concurrence, et se serait ainsi livré dépouillé de toute garantie au bon plaisir de son co-contractant? Je crois que le ministre a tout à fait perdu de vue ici qu'il représentait le public autant que les compagnies : il a sacrifié les abonnés.

6° Les abonnements sont faits pour trois mois, six mois ou un an; ils courent du 1^{er} ou du 16 de chaque mois, et doivent être demandés au moins huit jours à l'avance.

7° Outre le prix de l'abonnement stipulé dans les tarifs et qui est payable en entier et d'avance, chaque abonné est tenu de remettre à l'administration, pour garantie de la restitution de sa carte immédiatement après l'expiration de l'abonnement, une somme fixe de 10 francs, qui lui sera rendue en échange de sa carte. A défaut de la remise de la carte le jour même ou au plus tard le lendemain de la cessation de l'abonnement, cette somme est acquise de droit à l'administration, indépendamment de tous dommages-intérêts. Délai de restitution bien court, si l'on pense à tous les obstacles qui peuvent empêcher l'abonné de retirer les 10 francs dans les vingt-quatre heures, mais qui se justifie parce que le maintien de la carte entre ses mains après expiration de la période de l'abonnement eût été l'occasion de nombreuses fraudes.

8° En cas de perte de sa carte, le titulaire doit en donner immédiatement avis à l'administration, faute de quoi il est statué à son égard conformément aux dispositions de l'article 2. Dans le cas où sa carte serait trouvée en d'au-

tres mains, le dépôt de 10 francs ou tout autre effectué serait acquis de plein droit à l'administration. Une nouvelle carte n'est délivrée à l'abonné qu'après un délai variant de dix à quinze jours nécessaire pour assurer l'efficacité du contrôle. Si l'abonné voyage pendant cette période, il doit prendre au guichet des billets ordinaires qui ne lui sont pas remboursés. La seconde carte, comme la première, n'est remise au titulaire qu'après le dépôt d'une nouvelle somme fixe de 10 francs dans les conditions ci-dessus stipulées.

9^o Les conditions du tarif général pour le transport des voyageurs, non contraires aux dispositions particulières qui précèdent, sont applicables aux voyageurs porteurs de cartes d'abonnement.

Outre ces cartes d'abonnement, les compagnies délivrent aussi des cartes d'abonnement à moitié prix du tarif des abonnements ordinaires au profit des élèves des écoles primaires, lycées, institutions, facultés, habitant dans un périmètre déterminé autour de quelques grandes villes. Il faut en général pour bénéficier de cette réduction, être âgé de moins de vingt et un ans, et produire un certificat du chef de l'établissement dont on suit les cours. L'abonné n'a pas droit au transport gratuit de bagages.

Enfin les compagnies délivrent aux ouvriers et ouvrières, résidant dans la banlieue de certains grands centres industriels, des cartes d'abonnement hebdomadaires, à prix très réduits, donnant droit au transport aller et retour en 3^e classe. Il faut pour les obtenir produire un livret, s'il en existe dans la profession de l'ouvrier, ou une attestation du patron chez lequel il travaille, ou un certificat du maire de sa résidence attestant sa profession. Ces cartes ne sont

valables que pour certains trains désignés ; si l'abonné descend à une station intermédiaire du parcours auquel il a droit, s'il prend place dans une voiture d'une classe supérieure, il est considéré comme voyageur sans billet et traité comme tel. Les ouvriers ne sont autorisés à faire enregistrer comme bagages que les outils de leur profession.

VII. — Cartes de circulation à demi-place.

Des cartes nominatives et personnelles, délivrées pour trois mois, six mois ou un an, donnent droit à la circulation à demi-place sur les lignes des réseaux des grandes compagnies. Elles sont délivrées moyennant le paiement préalable d'une somme en rapport avec leur durée de validité et avec la classe à laquelle elles donnent droit. Il est perçu en outre à chaque voyage la moitié du prix d'un billet simple (place entière) de la classe demandée par le voyageur. Ces cartes sont divisées en trois séries suivant qu'elles donnent droit à l'obtention de billets à demi-tarif de toutes classes, de 2^e et de 3^e, ou de 3^e classe seulement. Disons, comme exemple, qu'elles coûtent par an, suivant le nombre de classes auquel elles donnent droit, respectivement 360 francs, 270 francs, 180 francs. On voit donc qu'il faut, pour trouver dans l'usage de ces cartes un bénéfice, parcourir annuellement un minimum d'environ 6.500 kilomètres.

Les conditions spéciales auxquelles sont soumis les titulaires de ces cartes sont à peu près les mêmes que celles imposées aux porteurs de cartes d'abonnement ; les ayant déjà examinées, nous ne les exposerons pas à nouveau.

VIII. — Billets circulaires.

On en distingue deux sortes : les uns sont à itinéraire fixe, d'autres à itinéraire tracé au gré des voyageurs. Les deux séries ont pour trait commun d'être délivrées avec des diminutions notables de prix sur le tarif général. Ces diminutions augmentent avec la distance. Les billets sont valables pendant un temps variable, suivant la distance, de 30 à 60 jours.

Les billets circulaires à itinéraire fixe, établis dans le but d'attirer le voyageur dans les contrées les plus intéressantes des réseaux participants, obligent celui-ci à accepter en bloc un parcours qui peut ne pas lui convenir sur un point déterminé ; mais la réduction qui y est attachée est considérable ; elle atteint jusqu'à 45 % du prix des billets simples.

Les compagnies délivrent aussi des billets d'aller et retour pour les stations thermales ou de bains de mer les plus fréquentées. Ces billets sont valables pendant une période très longue ; ils donnent droit à l'arrêt à plusieurs, parfois à tous les points du parcours désigné, comportent des réductions considérables et se rapprochent ainsi beaucoup plus des billets circulaires que des billets d'aller et retour ordinaires.

Le billet circulaire avec itinéraire tracé au gré du voyageur a cet avantage, unique dans tous les tarifs de chemins de fer, de lui permettre de combiner suivant ses besoins le sens, la longueur, le parcours de son voyage ; il est soumis à un ensemble de conditions dont le but est d'en assurer la personnalité, de veiller à l'exact accomplis-

sement de l'itinéraire, d'empêcher que celui-ci ne soit parcouru deux fois. Ces clauses appellent une remarque. Pour se prémunir contre certaines fraudes auxquelles les billets circulaires donnaient lieu, les compagnies introduisent progressivement dans le tarif qui les concerne une série de formalités, de clauses restrictives de la liberté du voyageur qui rendent l'usage de ces billets très difficile. Il semblerait qu'après avoir accordé des avantages d'un côté, elles cherchent à les reprendre, en multipliant les causes d'ennui, de désagréments auxquelles s'expose le voyageur qui adopte ces tarifs. C'est là une fâcheuse tendance, dont la nécessité est démentie par ce qui se passe à l'étranger, où les tarifs à prix réduits, d'un usage constant, sont conçus dans un esprit très libéral, et ne provoquent pas malgré cela plus de fraudes qu'en France. En tout cas, il serait à souhaiter que les compagnies cherchassent à se prémunir contre les fraudes, en les réprimant sévèrement chaque fois qu'elles se produisent, et non en adoptant de rigoureuses mesures préventives, car c'est faire souffrir les voyageurs honnêtes, qui sont, pensons nous, la majorité, de l'indélicatesse de quelques-uns.

IX. — Colons et Emigrants.

Les colons et leurs familles, se rendant en Algérie, munis d'un acte provisoire de location sous promesse de propriété définitive, sont transportés en 3^e classe avec une réduction de 50 %. Chaque colon a droit au transport gratuit de 100 kilogrammes de bagages. L'excédent est taxé au prix ordinaire du tarif général. Les enfants de 3 à 7 ans jouissent d'une nouvelle réduction de

50 % sur les prix ainsi fixés, avec allocation en leur faveur de 50 kilogrammes de bagages en franchise.

Les émigrants, se rendant en Amérique par nos principaux ports de mer, sont transportés également à des conditions particulières. Ils jouissent d'une réduction sur le tarif général variable de 30 à 50 %; cette réduction s'applique aussi au transport des excédents de bagages. Ils ont la franchise de 100 kilogrammes, et la taxe sur les excédents est perçue par fraction de 5 kilogrammes jusqu'à 40 kilogrammes. Pour profiter de ces réductions, les émigrants doivent justifier de leur qualité.

CHAPITRE VI

CONTRATS ACCESSOIRES

I. — Transport des bagages.

Définition des bagages. — Les bagages sont les objets que le voyageur confie à la compagnie pour être transportés en même temps que lui et accessoirement à son propre transport. Cette signification que nous attribuons au mot bagages n'est pas admise par tout le monde ; la définition du terme n'a été donnée par aucun texte legal ; il en est résulté une grande diversité d'opinions parmi les auteurs et de décisions dans la jurisprudence.

D'après les uns, les bagages seraient exclusivement les objets affectés à l'usage personnel du voyageur ou destinés à pourvoir aux besoins du voyage, comme les vêtements, objets de toilette contenus dans les malles ou sacs de nuit, et les voyageurs ne pourraient exiger que la compagnie transportât avec eux les colis autres que ceux ainsi définis, les

seuls qu'aurait en vue l'article 8 des tarifs généraux. (Tribunal de commerce Seine, 22 novembre 1883) (1).

La compagnie du Nord, adoptant cette interprétation étroite, avait prescrit en 1871 à ses agents de n'admettre « comme bagages que les objets à l'usage personnel des « voyageurs », et de refuser « tout colis de mobilier ou de « marchandises. » Une dépêche du ministre des travaux publics du 11 mai 1875 invita la compagnie à annuler sa circulaire. Depuis lors, le sens large donné au mot bagages a prévalu en doctrine et en jurisprudence. Il n'y a en effet aucune bonne raison d'admettre des restrictions aux droits des voyageurs ; on n'en trouve pas l'indication dans les textes qui règlent les conditions de transport des objets qui accompagnent ceux-ci ; le classement qu'on tenterait de faire en bagages et marchandises serait forcément arbitraire ; les colis que les voyageurs emportent avec eux pour les besoins de la route varient avec leur fortune, leur condition sociale, de telle sorte que le même objet devrait être considéré pour les uns comme indispensable, pour les autres comme étranger au but du déplacement. En outre, ces distinctions conduiraient à exiger des déclarations, à perquisitionner dans les colis pour en vérifier le contenu, deux formalités vexatoires pour les voyageurs et incompatibles avec la rapide exécution du service par les compagnies. Suivant l'expression de M. V. Emion, (p. 209) un objet n'est pas bagage ou marchandise suivant sa nature, mais suivant qu'il voyage avec ou sans le voyageur. En d'autres termes, celui-ci peut faire accepter comme bagages tout objet qu'il lui plaît d'emporter avec lui.

(1) Journ. Trib. comm. 1884, p. 529.

Toutefois les bagages, devant trouver place dans les fourgons des trains de voyageurs, doivent être de dimensions suffisamment restreintes pour être contenus dans ces fourgons, et ne pas présenter des difficultés de chargement ou de déchargement qui causeraient une obstruction du service : enfin, ils ne peuvent comprendre des matières exclues du transport par voies ferrées : ces limitations tiennent aux conditions mêmes du fonctionnement des chemins de fer.

Cette interprétation a été admise par les compagnies ; c'est ainsi qu'on trouve dans des ordres de service des compagnies du Midi (août 1876) et de l'Est (novembre 1884) la disposition suivante : « Sont considérés comme bagages
« et admis à jouir de la franchise jusqu'à concurrence des
« poids déterminés à l'article 8 du tarif général G. V.
« tous les colis présentés par les voyageurs à l'exception
« des animaux, des matières explosibles ou inflammables,
« ou exhalant une odeur infecte, et des bijoux, matières
« d'or et d'argent, dentelles, pierres précieuses, tableaux
« et objets d'art.... » La plupart des auteurs (MM. Picard t. 4 p. 176, Lyon-Caen et Renault Traité droit commerc., t. 3 p. 563, V. Emion p. 209, Féraud-Giraud t. 3 p. 285 etc...) et la jurisprudence admettent cette doctrine (Cass. 21 avril 1857 (1) ; Lyon 7 décembre 1864 (2) ; Cass. 5 mai 1873 (3) ; 24 février 1875 (4) ; 20 juillet 1875 (5) ; Nîmes, 6 août 1875 (6) ; Paris 1^{er} février 1886 (7) ; Cass. 24 octobre 1888 (8) ; Seine 9 octobre 1896) (9).

(1) D. 57. 4. 177. — (2) S. 65. 2. 305. — (3) D. 73. 4. 230. — (4) D. 76. 4. 241. — (5) D. 77. 4. 494. — (6) S. 77. 2. 270. — (7) S. 86. 2. 69. — (8) D. 89. 4. 117. — (9) Revue prat. des chem. de fer, 1897, p. 119.

Citons, pour résumer la question, un arrêt très fortement motivé et très net de la Cour de Paris. La compagnie de l'Est avait refusé d'admettre comme bagage une char-rue de 2 mètres de long, montée sur roues, et non emballée, et le tribunal de commerce de la Seine avait sanctionné sa prétention le 22 novembre 1883 (1). La Cour de Paris réforma ce jugement le 1^{er} février 1886, par les motifs suivants : « Considérant qu'en l'absence d'une
« disposition expresse de la loi qui la précise, la portée
« du mot *bagage* ne peut être déterminée que par
« l'interprétation; mais qu'en matière de cahier des char-
« ges de chemins de fer, on ne saurait avoir recours aux
« règles de l'interprétation des conventions de droit com-
« mun, et spécialement admettre avec l'article 1162 Code
« civil que, dans le doute, la convention s'interprète con-
« tre celui qui a stipulé et en faveur de celui qui a con-
« tracté l'obligation, que c'est à l'État, qui a concédé les
« monopoles, qu'il appartient de dire qu'elle est l'étendue
« des charges dont il a grevé, dans l'intérêt public, les
« privilèges qu'il accordait ; qu'en conséquence il est
« impossible de méconnaître l'autorité qui s'attache à la
« lettre du ministre des travaux publics en date du
« 11 mai 1875, aux termes de laquelle, après avoir con-
« sulté la commission centrale des chemins de fer, le
« ministre décide, sous forme d'avis, « que tout voya-
« geur qui a payé le prix de sa place, doit être admis à
« présenter comme bagages, les objets quels qu'ils soient
« qu'il lui convient de faire transporter avec lui, et à
« revendiquer pour ce transport le bénéfice de la gratuité
« jusqu'à la limite du poids fixé par le cahier des charges,

(1) La « Loi » du 5 déc. 1883.

« et invite en conséquence, sur les réclamations qu'il a
« reçues, la compagnie du Nord à annuler, en ce qui con-
« cerne la restriction apportée au mot bagages, ses circu-
« laires de 1871. » — Considérant que l'administration a
« toujours depuis maintenu cette interprétation, à laquelle
« la compagnie visée semble s'être soumise et contre
« laquelle on n'allègue pas que les autres aient protesté ;
« qu'à la faveur de ce précédent, l'usage s'est de plus en
« plus généralisé de ne pas considérer seulement comme
« bagage ce qui peut constituer l'équipage d'une personne
« en voyage, et qu'on ne saurait méconnaître que les
« compagnies ont partout accepté cet usage ; que cepen-
« dant la règle posée par le ministre dans son avis précité,
« doit avoir pour limites les nécessités de chargement et
« de déchargement des trains à grande vitesse, et que,
« s'il est inadmissible de restreindre la franchise impartie
« aux voyageurs aux seuls effets qu'ils peuvent emporter
« pour leur usage personnel ou professionnel, il ne le
« serait pas moins, étant donné le temps des arrêts et la
« capacité des wagons affectés aux bagages, de l'étendre
« à tous les objets quelconques dont chacun voudrait se
« faire suivre, quels que fussent leur nature, leur poids
« ou leur volume ; que pour sauvegarder la règle de bon
« sens, qui est certainement au fond du principe posé par
« l'administration et la défendre contre l'arbitraire des
« employés ou le caprice des voyageurs, il n'y a, en cas
« de différend et dans chaque espèce, d'autres sanctions
« que l'appréciation des tribunaux..... »

Sur pourvoi, la Cour de cassation confirme le 24 oc-
tobre 1888 l'arrêt précité en ces termes : « Attendu que
« de la combinaison des dispositions de l'article 44 du
« cahier des charges avec celles des tarifs généraux régu-

« lièrement approuvés, il résulte que tout voyageur qui a
« payé le prix de sa place doit être admis à présenter
« comme bagages les objets, *quels qu'ils soient*, qu'il lui
« convient de faire transporter avec lui, et à revendiquer
« pour ce transport le bénéfice de la gratuité jusqu'à
« concurrence du poids fixé par le cahier des charges;
« que le droit du voyageur ne reçoit d'autres restrictions
« que celles qui proviendraient des nécessités de charge-
« ment et de déchargement des trains de grande vitesse
« et des dimensions du wagon affecté au transport des
« bagages. »

Les compagnies ne peuvent donc obliger les voyageurs à déclarer le contenu de leurs bagages, puisqu'elles doivent les accepter tous, (art. 47 tarif général G. V.) (Cass. 22 nov. 1871 (1), 5 mars 1872 (2), 4 mars 1874) (3). Toutefois la Cour suprême a reconnu aux compagnies le droit de perquisitionner dans les bagages des voyageurs pour empêcher le transport des objets prohibés (boissons, etc.) (1^{er} juillet 1876) (4).

Prix de transport. — « Tout voyageur dont le bagage
« ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer, pour
« le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa
« place. — Cette franchise ne s'applique pas aux enfants
« transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kilo-
« grammes pour les enfants transportés à moitié prix. »
(Art. 44 cahier des charges.)

La franchise de 30 kilogrammes existe tant pour les voyageurs transportés à plein tarif que pour ceux qui le

(1) D. 72. 1. 63. — (2) D. 72 1. 215. — (3) D. 74. 1. 245. — (4) D. 76. 1. 460.

sont à des conditions particulières ou aux conditions des tarifs spéciaux, sauf clause contraire; elle existe notamment pour les voyageurs munis de permis de circulation ou de cartes d'abonnement, mais ceux-ci doivent voyager avec leurs bagages, ils ne peuvent pas faire enregistrer leurs colis sans partir. (Epernay, 18 mai 1889 (1), Tours, 23 nov. 1889 (2), Douai, 25 nov. 1890) (3).

Le transport des excédents de bagages donne lieu à la perception d'une taxe fixée comme suit par l'article 42 du cahier des charges : 0 fr. 36 par tonne et par kilomètre, à laquelle il faut ajouter l'impôt dû à l'État, tel qu'il a été modifié le 18 avril 1892, de sorte que le prix total est de 0 fr. 4032 par tonne et par kilomètre. Le prix de transport ainsi déterminé n'est pas applicable, aux termes de l'article 49 du cahier des charges, aux excédents de bagages pesant 40 kilogrammes et au dessous. Pour ces derniers, les prix sont arrêtés annuellement par l'administration sur la proposition des compagnies; ils sont actuellement, depuis que l'arrêté ministériel du 26 avril 1892 les a rendus uniformes pour toutes les compagnies, fixés à 0 fr. 30 par tonne et kilomètre, impôt compris.

La perception a lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier. Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle est comptée pour 6 kilomètres. Les fractions de poids ne sont comptées que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes. Ainsi, tout poids compris entre 10 et 20 kilogrammes paye comme

(1) Bull. ann. 1890, p. 260.

(2) Journ. min. public, 1890, p. 15.

(3) D. 91. 2. 305.

20 kilogrammes ; entre 20 et 30 kilogrammes comme 30 kilogrammes. Toutefois, des coupures sont établies : 1^o de 0 à 5 kilogrammes et 2^o au-dessus de 5 kilogrammes jusqu'à 10 kilogrammes. Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition de bagages ne peut être moindre de 0 fr. 40. (Art. 42 du cahier des charges.) Indépendamment de ces droits principaux, le transport des bagages est encore soumis aux frais accessoires suivants, fixés annuellement par l'administration sur la proposition des compagnies :

1^o Il est perçu pour l'enregistrement des bagages un droit fixe de 0 fr. 40 par expédition. Pour les expéditions empruntant plusieurs lignes concédées à des compagnies différentes, ce droit est perçu seulement à la gare expéditrice (Arrêté du 26 avril 1892, art. 2).

2^o Il est perçu pour la manutention (chargement et déchargement) des bagages un droit de 1 fr. 50 par tonne. La perception a lieu par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Sont exempts de tout droit de manutention ; 1^o les expéditions pesant 0 à 40 kilos inclus ; 2^o les articles taxés à la valeur (même arrêté, art. 3).

3^o D'après l'article 4 de cet arrêté, il est perçu pour tout bagage qui, sur la demande du voyageur, serait soumis à un pesage en dehors de celui que les compagnies doivent faire à leurs frais au départ pour établir la taxe, un droit de 0 fr. 40 par fraction indivisible de 100 kilos, et par chaque pesage supplémentaire. Toutefois ce droit ne sera pas perçu si le pesage supplémentaire constate une erreur commise au préjudice du voyageur.

Aux termes de l'article 12 des tarifs généraux, le paiement des excédents est préalable au transport.

Les enfants au dessous de 3 ans n'ont pas droit au transport gratuit de bagages; la franchise est réduite à 20 kilos pour ceux de 3 à 7 ans.

Emprunt de billet pour couvrir un excédent de bagages. — Nous avons dit que le voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilos a droit à son transport gratuit. Ce droit est-il cessible ou personnel? En d'autres termes, peut-on emprunter le billet d'un tiers pour couvrir son excédent de bagages? La question est très discutée, et la diversité des doctrines qui se sont fait jour sur ce point tient moins à une divergence de vues sur cette matière spéciale qu'à des controverses qui ont trait à l'interprétation générale de la législation des chemins de fer et que nous avons déjà exposées. Cette remarque nous permettra de glisser rapidement sur certaines doctrines que nous avons combattues ailleurs.

Voici l'exposé des diverses opinions à ce sujet :

Premier système. — L'emprunt de billets pour couvrir un excédent est parfaitement licite. En ce sens Lamé-Fleury, (Code, p. 692), Chaufton, la « Loi » des 20, 21 et 23 février 1883, Belley, 25 avril 1863 (1), Vendôme, 31 mars 1878 (2), Bordeaux 25 août 1881 (3). M. Lyon-Caen adopte cette théorie et la défend par les arguments suivants (note dans S. 83, 1. 433) : en principe, tous les droits sont cessibles (Art. 1598, code civil) et il faut un texte formel pour prohiber leur cession ; or les articles 44 du cahier des charges et 8 et 9 des tarifs généraux

(1) Dallôz. Rép. Voirie par ch. de fer, p. 77.

(2) Bull. ann. 1878, p. 459.

(3) Bull. ann. 1882, p. 281.

qu'on invoque dans l'opinion adverse ne le défendent pas. D'ailleurs la Cour de cassation admet, d'accord avec les compagnies, que plusieurs personnes voyageant en sociétés peuvent confondre leurs billets. Comment dans sa théorie justifie-t-elle cette exception? d'où vient ce tempérament arbitrairement fixé? « Le but des dispositions « qu'on invoque, dit M. Lyon-Caen, est d'empêcher qu'une « compagnie de chemins de fer ne soit tenue de trans- « porter gratuitement un trop grand poids de bagages ; « elles fixent un maximum de kilog. afin que le poids total « des bagages transportés n'excède pas le chiffre de « 30 kilog. multiplié par le nombre de voyageurs. » Dans ces limites chaque voyageur peut user de son droit comme bon lui semble.

D'ailleurs même en admettant que le fait ne soit pas licite, on ne saurait soutenir qu'il comporte une sanction pénale. Il ne constitue certes pas un délit, car aucun texte ne le prévoit. Certains arrêts y ont vu une contravention à l'ordonnance de 1846 et à la loi de 1843, mais à tort. En effet, les seuls actes que punit l'article 21 de cette loi sont les infractions aux règles de l'exploitation technique concernant les voyageurs, seuls ils nécessitent une sanction pénale à cause du caractère d'ordre public attaché à ces règles; le mot exploitation dans l'article 21 ne se réfère pas à l'exploitation commerciale. De plus, même en attribuant le sens le plus large à ce mot, on ne peut considérer les cahiers des charges et les tarifs généraux homologués comme protégés par une sanction pénale. Il en est de même des arrêtés ministériels, car les mesures répressives qu'on attache à leur violation ne reposent que sur l'article 79 de l'ordonnance de 1846, lequel a innové illégalement.

Dans un *deuxième système*, on reconnaît que l'emprunt des billets est un acte défendu au point de vue civil, une violation du contrat, parce que les clauses des cahiers des charges et des tarifs se réfèrent uniquement aux voyageurs considérés isolément, mais qu'il ne constitue pas une contravention, pour les motifs que nous venons d'indiquer. En ce sens, Mulhouse, 20 août 1864 (1). Picard (t. IV, p. 179).

Troisième système. — On a parfois vu dans l'acte incriminé un délit; pour les uns, ce serait une filouterie, prévue et punie par l'article 401 C. pénal, pour les autres, une escroquerie (Art. 403, C. pénal).

Le tribunal correctionnel de Mirecourt, le 11 octobre 1861 (2), qui adoptait cette dernière solution, l'expliquait ainsi : « Attendu que le prévenu a usé de manœuvres frauduleuses à l'égard du préposé du bureau des bagages, en lui présentant les deux billets de place qu'il avait empruntés, et en rattachant à ces billets divers colis qu'il a déposés au bureau; qu'à l'aide de ces moyens tendant à persuader l'existence de fausse entreprise ou d'un crédit imaginaire, il s'est fait remettre un bulletin d'enregistrement de ces mêmes colis avec réduction de 60 kilog. sur la taxe due pour l'excédent; qu'il a ainsi escroqué une partie de la fortune d'autrui..... »

Quatrième système. — D'après la majorité des auteurs, et un grand nombre de décisions judiciaires, l'emprunt de billets est illicite au point de vue civil; il constitue au point de vue pénal une contravention à la loi de 1843 et à l'ordonnance de 1846. Voilà, croyons-nous, la solution la plus juste.

(1) D. 64. 3. 91.

(2) D. 61. 3. 87.

En premier lieu, nous soutenons que le droit à la gratuité est incessible. Il suffit de lire les articles 44 du cahier des charges et 8 et 9 (1) du tarif général pour en être convaincu. L'article 44 dispose que tout voyageur dont le bagage ne pèse que 30 kil., n'aura rien à payer en supplément de sa place : n'est-ce pas faire entendre que cette franchise est une exception, la règle étant que chacun paie pour son bagage, et que c'est une faveur personnelle, un accessoire du billet de place. Peut-on supposer que le rédacteur de l'article 44, voulant indiquer que chaque voyageur a le droit de faire transporter par la compagnie 30 kilog. de marchandises, chaque fois qu'il se déplace lui-même, eût employé cette formule si particulière que nous trouvons dans l'article. Le texte me paraît prouver jusqu'à l'évidence que l'auteur n'a eu en vue que les voyageurs considérés isolément ; il est corroboré par l'article 9 du tarif général qui oblige le voyageur à payer une taxe pour son excédent de bagages.

Les compagnies, objecte-t-on, admettent les membres d'une même famille, d'une même société à réunir leurs billets et à mettre en commun leurs bagages pour les présenter à l'enregistrement. N'est-ce pas reconnaître le caractère de cessibilité du droit ? Nous répondrons que c'est une simple tolérance des compagnies qu'il ne faut pas invoquer contre elles. D'ailleurs ce tempérament se comprend aisément : les personnes qui composent une

(1) Art. 8 : « Tout voyageur dont le bagage ne pèse pas plus de 30 kilogrammes n'a à payer, pour le transport de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place. — Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et elle est réduite à 20 kilog. pour les enfants transportés à moitié prix. »

Art. 9 : « Les excédents de bagages sont taxés ainsi qu'il suit :.... »

même famille ou qui voyagent de compagnie forment une individualité, un groupe ayant une communauté d'intérêts momentanée ; leurs bagages sont mêlés, les effets de l'un se trouvent dans la malle de l'autre, ou quelques-uns se sont chargés d'emporter des objets destinés à l'usage de tous ; à l'arrivée, ces bagages formeront une masse commune, et dans chaque colis il peut se faire que plusieurs personnes trouvent des objets qui leur appartiennent ; la réunion des billets et l'enregistrement des bagages groupés s'explique dans ce cas. Mais le motif n'existe plus, dès qu'il s'agit de personnes étrangères l'une à l'autre. (En ce sens, Aix, 5 juin 1860 (1), et Orléans ; 27 mai 1884) (2).

En second lieu, ayant admis que l'emprunt de billets est illicite et contraire aux règlements, nous reconnaissons que ce fait est sûrement une contravention tombant sous le coup de l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845. Nous avons en effet déjà expliqué que les cahiers des charges et les tarifs régulièrement approuvés ont force légale et que l'observation des dispositions qu'ils contiennent est garantie par la sanction pénale de l'article 21 de la loi de 1845, en vertu de l'article 79 de l'ordonnance de 1846.

C'est ce qu'a décidé le 16 décembre 1882 (3) la Cour de cassation, motivant ainsi son arrêt : « Attendu qu'il est de
« principe que les tarifs et règlements généraux relatifs à
« l'exploitation des chemins de fer, une fois revêtus de
« l'approbation nécessaire pour leur mise en vigueur, ont
« force de loi.... ; — attendu que le cahier des charges du
« 11 avril 1857, annexé à la convention intervenue le

(1) D. 61, 3. 187. — (2) D. 86, 2. 8.

(3) Pand. fr. chron. VI. 4. 155.

« même jour entre le ministre des travaux publics et la
« compagnie d'Orléans, a été approuvé comme elle par la
« loi de concession et le décret du 19 juin 1857, et que les
« tarifs généraux de ladite compagnie ont été homologués
« par le ministre des travaux publics le 24 juillet 1874
« en vertu de la délégation de pouvoirs à lui conférés
« par le règlement d'administration publique du 15 no-
« vembre 1846; que les actes ainsi régulièrement approu-
« vés ont force légale et qu'ils créent entre la compagnie
« et ceux qui traitent avec elle des obligations réciproques
« dont l'observation est garantie par la sanction pénale de
« l'article 21 de la loi du 15 juillet 1845; — attendu qu'aux
« termes de l'article 44 dudit cahier des charges, tout
« voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilos
« n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplé-
« ment du prix de sa place; et que les articles 8 et 9 des
« tarifs généraux reproduisent cette disposition et ajou-
« tent que l'excédent des 30 kilos est tenu d'acquitter les
« prix fixés aux tableaux; — attendu qu'il résulte manifes-
« tement de la combinaison de ces dispositions légales que
« le billet donne à celui qui le prend le droit au transport
« de sa personne, et jusqu'à concurrence de 30 kilog au
« transport de bagages dont il a la propriété ou la légi-
« time disposition; que ce droit, accessoire du droit prin-
« cipal qui concerne la personne même du voyageur, est
« inhérent au droit à la place, qu'il n'en saurait être deta-
« ché par un fait qui aurait pour résultat d'en transporter
« le bénéfice à un étranger; — attendu que si diverses per-
« sonnes d'une même famille ou d'une même compagnie
« peuvent réunir leurs bagages dans une commune déclai-
« ration pour l'enregistrement, cette réunion se justifie
« comme application et exercice du droit individuel de

« chaque voyageur sur partie des bagages ainsi déclarés,
 « et qui restent leur propriété ou à leur disposition pour
 « le moment de l'arrivée, mais que de cette faculté on ne
 « saurait induire au profit du voyageur, le droit d'exonérer
 « l'excédent de ses propres bagages par l'emprunt de
 « billets appartenant à des tiers qui en sont dépour-
 « vus..... »

En ce sens : Ruben de Couder (n° 56) ; Féraud-Giraud, t. III, n° 343 ; Bédarride, t. I, n° 222 ; Dalloz ; Blanche, Contentieux des ch. de fer, suppl. n° 96, Aix, 5 juin 1860 (1). — Lyon, 11 mai 1863 (2), 24 février 1864 (3), Colmar, 27 septembre 1864 (4), Caen, 25 janvier 1865 (5), Nîmes, 10 août 1865 (6), Pau, 1^{er} septembre 1866 (7), Lorient, 6 mars 1868 (8), Rennes, 22 avril 1868 (9), Béziers, 25 juin 1868 (10), 26 octobre 1868 (11), Confolens, 19 avril 1877 (12), Briey, 20 juin 1877 (13), Compiègne, 18 décembre 1877 (14), Villefranche, 17 juin 1878 (15), Niort, 9 octobre 1880 (16), Cass. 16 décembre 1882 (17), et sur renvoi Poitiers 26 janvier 1883 (18), Béziers, 20 décembre 1887 (1), Narbonne, 3 décembre 1888 (2), Trévoux, 4 mai 1892 (3).

Le tiers qui a prêté son billet peut être poursuivi en dommages-intérêts. Est-il en outre passible de peines correctionnelles ? Non, car il n'y a pas de complicité en

(1) D. 61. 3. 87. — (2) D. 63. 2. 138. — (3) Journ. trib. comm. 1864, p. 491. — (4) D. 64. 2. 197. — (5) S. 65. 2. 44. — (6) D. 65. 2. 159. — (7) D. 67. 3. 32. — (8) Bull. ann. 1868, p. 493. — (9) D. 68. 2. 161. — (10) Bull. ann. 1869, p. 164. — (11) *Ibidem*, p. 163. — (12) D. 78. 3. 104. — (13) *Ibidem*. — (14) Bull. ann. 1878, p. 158. — (15) Bull. ann. 1878, p. 157. — (16) Bull. ann. 1881, p. 100. — (17) D. 83. 4. 181. — (18) D. 83. 2. 96. — (19) Pand. pér. 88. 2. 50. — (20) Gaz. Pal. 89. 1. Suppl. 16. — (21) Journ. des parquets, 92. 2. 88.

matière de contravention, et on ne peut le considérer comme co-auteur, vu que la plupart du temps il n'a pas profité de la fraude, et n'a pas personnellement violé une disposition des règlements.

Formalités de transport. — L'article 4 du règlement modèle du 25 septembre 1866 porte : « A l'exception
« des voyageurs et des personnes qui les servent ou
« les accompagnent, les préposés de la compagnie et
« les agents des services de correspondance agréés
« par elle peuvent seuls prendre et porter les baga-
« ges des voitures à l'intérieur de la station et de
« l'intérieur de la station aux voitures. Aucune rétribution
« ne pourra être exigée pour ce service. » Cette mesure est rappelée dans l'arrêté ministériel du 22 juin 1878. Cette disposition n'est pas toujours observée ; sauf dans les grandes gares où la compagnie a un nombreux personnel de facteurs préposés au déchargement des voitures et à la réception des bagages, le transport de ceux-ci de la cour à la bascule est souvent effectué par le premier individu venu qui s'offre dans ce but ; de plus la gratuité qu'avait prévue le règlement pour le service des facteurs est tout théorique aujourd'hui, mais le principe qui subsiste suffit pour permettre de repousser les demandes parfois excessives des employés.

Le bureau d'enregistrement des bagages est ouvert dès que la distribution des billets commence ; il est fermé dans toutes les gares ou stations au plus tôt deux minutes après l'heure fixée pour la cessation de la délivrance des billets aux voyageurs ayant des bagages. Les bagages présentés à l'enregistrement après la fermeture du bureau sont

expédiés, au choix du voyageur, en grande ou en petite vitesse, et sont taxés pour leur poids intégral, soit d'après le tarif général des articles de messagerie et marchandises à grande vitesse, soit d'après le tarif général des marchandises à petite vitesse, 1^{re} série. Dans ce dernier cas le voyageur aura à payer, outre le transport de ses bagages par le chemin de fer, le prix de camionnage de la gare ou station des voyageurs à la gare des marchandises, lorsque le service de la grande vitesse et celui de la petite vitesse ne se trouveront pas réunis dans la même gare. (Tarifs généraux. Art. 43.)

Dans les gares où la distribution est permanente, les bagages apportés tardivement sont expédiés par le train suivant ; on ne peut en effet parler de retard pour ceux-ci.

Les bagages sont enregistrés sur la présentation du billet de place du voyageur ; l'enregistrement est constaté par la remise d'un bulletin ; il est effectué pour la gare inscrite sur le billet délivré au voyageur. Si la gare de départ ne délivre pas de billets directs pour la station de destination du voyageur, l'enregistrement des bagages est néanmoins reçu pour cette dernière station. (Art. 49 des tarifs généraux). L'enregistrement pour une station intermédiaire n'est pas admis ; nouvelle preuve que le transport des bagages est intimement lié au contrat de transport de personnes et accessoire à ce dernier ; sans ce caractère en vertu de la règle « qui peut le plus peut le moins », le voyageur serait admis à faire enregistrer son bagage pour un point situé en deçà de celui où il se rend lui-même.

Les compagnies pèsent les bagages au départ pour fixer la taxe ; ce pesage est gratuit. Nous avons vu que le voyageur pouvait en réclamer un nouveau dont il devra suppor-

ter les frais, à moins que ce dernier ne révèle une erreur à son préjudice.

C'est aux voyageurs à provoquer l'enregistrement en temps utile, et non aux employés à les avertir (Perpignan, 1^{er} mars 1888) (1). Les voyageurs doivent également veiller à cet enregistrement, s'assurer que tous leurs bagages ont été placés sur la bascule, que les indications portées sur leur bulletin sont exactes. Ainsi, si un voyageur accepte au départ un bulletin où n'est portée qu'une partie de ses bagages, et en prend livraison à l'arrivée sans réserves, il doit payer le port des colis oubliés (Seine, 24 novembre 1863.) (2) (Prades, 30 août 1886) (3).

La remise des bagages doit avoir lieu dès l'arrivée du train. Certaines compagnies ayant introduit l'usage de ne délivrer les bagages que lorsque les trains étaient repartis, parfois après un long stationnement, le ministre des travaux publics, saisi de nombreuses plaintes, écrivit aux compagnies dans une circulaire du 23 février 1867 : « Je vous invite à prendre de mesures, pour que dans toutes les gares où les trains de voyageurs s'arrêtent plus de 5 minutes, le personnel soit organisé de manière à ce que la distribution des bagages ait lieu aussitôt après leur déchargement et sans attendre le départ du train ». Une nouvelle circulaire du 13 juin 1890 prescrivit aux compagnies de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la lenteur dans la livraison des bagages. Il s'en faut de beaucoup qu'elle ait été suivie sur tous les réseaux d'un résultat satisfaisant.

(1) La « Loi » du 16 mars 1888. — (2) Bédarride. t. 2, p. 438. —

(3) Pand. pér. 86. 2. 269.

La délivrance des bagages a lieu contre la remise du bulletin. La détention du bulletin donne droit à leur délivrance, sans qu'on ait à vérifier les droits du porteur sur les bagages (Bordeaux, 9 mars 1896) (1). Si le voyageur a perdu son bulletin, il peut établir par tous les modes de preuve qu'il a remis des bagages à la compagnie et que ceux qu'il réclame lui appartiennent, par exemple en montrant qu'il en a les clés en sa possession, qu'il en connaît le contenu (Seine, 14 mai 1892) (2).

De même si, par suite d'une erreur, un voyageur conserve son bulletin après avoir obtenu la délivrance de ses bagages et les réclame une deuxième fois, la compagnie sera admise à prouver la livraison qu'elle a déjà faite par tous les moyens (Riom, 30 janvier 1883) (3). Le voyageur qui agit ainsi est coupable d'escroquerie ou de tentative d'escroquerie, suivant qu'il est parvenu ou non à se faire remettre une somme par la compagnie (Belfort, 25 octobre 1878 (4). Poitiers, 23 janvier 1885 (5). Cass., 9 décembre 1885 (6). Montbrison, 13 juillet 1886 (7). Bourges, 24 décembre 1887 (8). Cass., 9 juin 1888 (9). Beauvais, 13 mars 1889 (10). Toulouse, 2 décembre 1891 (11). Cass., 16 janvier 1892 (12). Limoges, 4 juillet 1892) (13).

Le règlement de 1866, reproduit dans beaucoup d'arrêtés préfectoraux, et remanié par arrêté de 1878, interdit aux personnes étrangères au chemin de fer de s'immis-

(1) La « Loi » du 9 mai 1896. — (2) Pand. pér. 93. 2. 217. — (3) D. 84. 2. 199. — (4) Bull. ann. 1879, p. 21. — (5) D. 86. 2. 211. — (6) Bull. ann. 1885, p. 277. — (7) Bull. ann. 1886, p. 196. — (8) La « Loi » du 30 juin 1888. — (9) Bull. ann. 1888, p. 174. — (10) Bull. ann. 1889, p. 96. — (11) Bull. ann. 1892, p. 69. — (12) *Ibidem*. — (13) Bull. ann. 1892, p. 260.

cer dans le transport des bagages entre les comptoirs de distribution et la cour. Nous pensons que cette disposition n'empêche pas tout porteur de bulletin de venir réclamer des colis dans la salle des bagages, sauf à laisser les préposés porter ces colis au véhicule qui leur est désigné. (Cass. 18 janvier 1870 (1)).

Les colis non réclamés par les voyageurs dans les délais déterminés sont remis par les chefs de gare à l'administration des domaines qui procède à la vente.

Responsabilité.

Les compagnies sont responsables du transport des bagages qui leur sont confiés ; elles répondent de la perte, des avaries, du retard survenu dans leur livraison. Cette responsabilité est une conséquence du contrat de transport, par lequel la compagnie s'est engagée à mener tant le voyageur que ses bagages au lieu de leur destination, en bon état et dans les délais fixés. Quant aux bagages, cette responsabilité repose sur les articles 1782 à 1786 C. civil, 103 à 108 C. de commerce. Aux termes de l'article 1782, les voituriers sont assujettis, pour la garde et la conservation des choses qui leur sont confiées, aux mêmes obligations que les aubergistes. Or d'après les articles 1949 à 1954, le dépôt d'hôtellerie est considéré comme un dépôt nécessaire. Il en est donc de même de la remise des bagages entre les mains de la compagnie. Suivant le droit commun en matière contrac-

(1) D. 70. 1. 267.

tuelle, rappelé en l'article 1784, si la compagnie ne peut remplir son obligation et prétend qu'elle en a été empêchée par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, c'est à elle à prouver l'existence du fait qui a pour effet de la libérer. Le voyageur, qui demande une indemnité parce qu'on ne lui rend pas son bagage comme il avait été convenu, n'a pas à prouver la faute de la compagnie.

Nous rappelons que, conformément à l'article 1149, l'indemnité doit être la réparation exacte du préjudice causé.

Indépendamment de la responsabilité civile, la compagnie, étant tenue aux termes de l'article 50 de l'ordonnance de 1846 d'effectuer avec soin et exactitude le transport des colis qui lui sont confiés, peut en cas de non exécution être recherchée pénalement en vertu de l'article 21 de la loi de 1845.

1^o *Retard*. — La compagnie, s'étant engagée à faire parvenir les bagages à destination par le même train que le voyageur, est en faute si celui-ci ne les trouve pas à l'arrivée, et lui doit une indemnité dès qu'il justifie d'un préjudice (Dijon, 6 juillet 1859 (1); Amiens, 18 juin 1870 (2); Cass. 22 novembre 1871 (3); Seine, 22 janvier 1883 (4). Le seul fait du retard ne motive donc pas l'allocation de dommages-intérêts, s'il n'est la cause d'un préjudice (Rouen, 25 février 1891) (5). La compagnie ne doit tenir compte au voyageur que des dommages qui sont une suite directe de l'inexécution, et qu'on a pu prévoir lors de la conclusion du contrat (Nantes, 10 décembre 1887) (6).

(1) D. 59. 2. 202. — (2) D. 72. 1. 63. — (3) *Ibidem*. — (4) Gaz. Pal. 85. 1. Supp. 47. — (5) Bull. ann. 1891, p. 88. — (6) Bull. ann. 1888, p. 468.

Ainsi le tribunal de commerce de la Seine a jugé le 19 septembre 1855 (1), qu'une compagnie n'était pas responsable des déchéances encourues à l'occasion de valeurs de commerce contenues dans une malle arrivée en retard. Il faut toutefois se garder de restreindre outre mesure la responsabilité des compagnies ; le préjudice qui résulte du retard peut être fort étendu. Ainsi le voyageur qui se trouve privé de sa malle peut être amené à remplacer une partie des effets qu'elle contenait, et la compagnie doit les lui rembourser, même si la malle vient à être retrouvée presque aussitôt après l'achat (Lyon, 14 mars 1895) (2) ; Condé-sur-Noireau, 21 décembre 1896) (3). En effet le voyageur ne sait quand il rentrera en possession de ses colis ; ceux-ci peuvent avoir été oubliés ou envoyés dans une fausse direction, de telle sorte qu'on en reste longtemps sans nouvelles ; dès lors le voyageur n'exécède pas son droit en se munissant à nouveau, aux frais de la compagnie, de tout ce qui lui est nécessaire pour la continuation de son voyage. De même, lorsque les colis égarés sont des caisses d'échantillons appartenant à des voyageurs de commerce, leur privation peut les empêcher de conclure des ventes ; elle leur cause une perte de temps, des frais supplémentaires, toutes choses indépendantes de la valeur matérielle des bagages et dont la compagnie doit réparation, (Dijon, 6 juillet 1839 (4) ; Cass. 4 mars 1874 (5) ; Toulouse, 9 décembre 1886) (6). M. Féraud-Giraud (t. 3 p. 365) critique ces décisions comme établissant contre les compagnies

(1) Journ. Trib. comm. 1856, p. 12. — (2) Revue pratique des ch. de fer, 1895, p. 267. — (3) Pand. pér. 97. 2. 40. — (4) D. 59. 2. 202. — (5) S. 74. 1. 274. — (6) Bull. ann. 1886, p. 23.

une responsabilité en dehors de celle qu'elles ont dû normalement prévoir dans leur engagement, et comme attribuant un véritable privilège aux voyageurs de commerce. Nous sommes d'un avis entièrement opposé au sien : les compagnies ont dû prévoir que l'indemnité ne serait pas la même pour le retard éprouvé par une caisse d'échantillons, ou par un paquet contenant du linge sale ; puisqu'on n'exige pas du voyageur une déclaration concernant la nature de ses bagages, c'est qu'on laisse à la compagnie le soin de juger l'importance que le voyageur attache à l'exactitude de leur arrivée. La forme extérieure du colis suffit la plupart du temps à l'indiquer. Et la jurisprudence décide précisément à juste titre que, si l'aspect extérieur du colis d'échantillons n'en révèle pas la nature, le retard ne donne pas lieu à une action en faveur du négociant dont le commis n'a fourni aucune indication (Seine, 14 janvier 1893) (1).

En tous cas ce n'est pas un privilège exclusif aux commis-voyageurs : peut-on contester que le voyageur qui a un grand intérêt à être dès son arrivée en possession de ses malles pourra obtenir, au cas où elles lui feront défaut, une indemnité supérieure à celle qu'il aurait pu réclamer si leur absence ne lui avait causé qu'un léger ennui.

2^e *Avaries*. — Les compagnies sont responsables des avaries survenues aux bagages qu'elles transportent, à moins qu'elles ne proviennent du vice propre ou de la force majeure (Art. 103, C. de commerce). Elles doivent restituer les colis dans l'état où ils leur ont été confiés. En cas de contestation, le voyageur doit établir cet état,

(1) Gaz. Trib. du 21 mai 1893.

ce qui est assez difficile en général, car on n'a pas le temps de le constater. L'indemnité, en cas d'avarie, doit être égale à la différence de valeur entre les objets au départ et à l'arrivée. Si les objets sont complètement impropres à l'usage auquel ils sont destinés, le voyageur peut forcer la compagnie à les garder et à lui en restituer la valeur intégrale. Mais c'est à titre exceptionnel qu'on a recours aux laissés-pour-compte des bagages avariés. Ceux-ci sont en général sans aucune valeur pour la compagnie, tandis qu'ils ont encore quelque utilité pour leur propriétaire.

Les compagnies ont parfois prétendu se libérer de la responsabilité qu'édicté l'article 103, C. de commerce, en soutenant que les objets fragiles devaient être emballés, et que, s'ils ne l'étaient pas, elles pouvaient dégager leur responsabilité en insérant sur le bulletin de bagage la mention : sans garantie pour défaut d'emballage. Le cas s'est présenté ces dernières années pour les bicyclettes. On a jugé que ces machines offraient une résistance suffisante pour que leur transport puisse s'effectuer sans avaries (Perpignan, 12 juillet 1895 (1), Bernay, 22 nov. 1895 (2), Dijon, 22 nov. 1895 (3), Bergerac, 25 nov. 1895) (4).

3° *Perte*. — Les compagnies sont responsables de la valeur des objets perdus. Elles ont voulu, à plusieurs reprises, limiter leur responsabilité relativement aux bagages. En premier lieu elles ont invoqué la loi du 24 juillet 1793, relative à l'organisation des postes et

(1) Revue prat. chem. de fer, 1896, p. 47. — (2) *Ibidem*, p. 61.

(3) *Ibidem*, p. 63. — (4) *Ibidem*, p. 66.

messageries, qui fixait à 150 livres l'indemnité due pour perte; mais cette disposition n'avait trait qu'à un mode particulier de transport; de plus elle n'était qu'une mesure subsidiaire, s'appliquant aux seuls cas où il était impossible d'établir, par tout autre moyen, la valeur des objets perdus. Cette prétention a été repoussée. Les compagnies ont dès lors essayé de limiter à forfait la réparation due par l'insertion d'une clause portée sur le bulletin de bagages; cette tentative a également échoué. Pour être valide, cette clause aurait dû être homologuée par l'administration supérieure; or, il n'existe actuellement en France aucun tarif dans cet ordre d'idées. En l'absence d'une pareille disposition, les compagnies ne peuvent se prévaloir d'une stipulation dont elles s'accordent le bénéfice sans le consentement du voyageur; c'est là une conséquence du monopole de fait dont elles jouissent (Caen, 17 juillet 1883 (1), Cass. 25 janvier 1898) (2).

La compagnie ne peut donc, de sa propre autorité, limiter à une somme maximum la réparation due pour avaries ou pertes. Résulte-t-il de là qu'elle soit tenue indéfiniment de la valeur des objets renfermés dans les colis perdus? Nous ne le croyons pas. Nous avons expliqué plus haut que le voyageur pouvait faire transporter comme bagages tout ce qu'il lui plaisait d'emporter avec lui; mais c'est en partie à ses risques et périls, et la compagnie n'est pas toujours tenue, en cas de perte, de lui en rembourser le montant intégral. Voici la distinction que nous proposons. Le transport des bagages est un

(1) Recueil arr. Caen et Rouen, 86. 4. 179.

(2) Gaz. trib. du 26 janvier 1898.

contrat accessoire au transport des personnes, et qui est motivé par ce dernier ; il a pour raison d'être la nécessité où est le voyageur de se faire accompagner par les objets qui lui sont utiles dans son déplacement, sans être soumis aux délais et formalités en usage pour le transport des marchandises. La compagnie peut être considérée comme ayant pris à sa charge ces objets-là seulement, et non ceux qui ont une destination autre que la satisfaction des besoins du voyage ; c'est donc aux premiers seuls que s'applique sa responsabilité (Art. 1156, 1163, 1150, C. C.). « La Compagnie, dit M. Féraud-Giraud (t. 3 p. 374), « prend l'engagement de faire suivre le voyageur par ses « bagages, les mettant à sa disposition partout où il « s'arrête, subordonnant ce transport pour les trains et « les délais au transport du voyageur lui-même, sans « convention distincte et spéciale. Il est évident qu'en « pareil cas il ne se forme pas deux contrats, l'un « de transport de marchandises, l'autre de transport « de voyageurs, mais un seul contrat de transport de « voyageur accompagné de ses bagages, en partie main- « tenus à ses côtés, en partie remis à la compagnie et « déposés par elle dans ses fourgons... Ces bagages, que « doivent-ils comprendre, d'après le but des règlements « qui autorisent les voyageurs à les transporter, même « en franchise dans de certaines limites de poids ? Evi- « demment ce qui est nécessaire au voyage effectué par « leur propriétaire. S'ils n'ont pas ce caractère et cette « destination, ce sont des matières à convention de « transport de marchandises qui, rigoureusement, de- « vraient être acheminées à destination sous les règles et « et conditions applicables à cette nature de transport. » Et le savant auteur conclut avec raison que la responsa-

bilité des compagnies s'applique par suite aux objets les plus riches nécessaires au voyage, non aux objets qui ont une autre destination ; car ce serait imposer aux compagnies des chances de perte qu'elles n'ont pas prévues.

Dans ces limites, la compagnie est tenue à un remboursement intégral ; ce sera au juge du fait à décider dans chaque cas particulier si les objets perdus dont le voyageur demande le remboursement sont effectivement destinés aux besoins de son voyage, eu égard à sa situation sociale, à sa profession, au but et à la longueur du déplacement.

Comment le voyageur fera-t-il la preuve de ce que renferment les colis perdus ? Il n'est tenu à aucune déclaration concernant le contenu de ses malles, et d'autre part il n'est procédé à aucune constatation de ce contenu contradictoirement avec la compagnie. Comme le voyageur ne pourra en fait prouver qu'exceptionnellement par témoins le montant de la perte, il faudra la plupart du temps s'en rapporter à son affirmation pour évaluer le préjudice ; ici encore le juge sera seul appréciateur de sa bonne foi et de la sincérité de ses déclarations, pour lesquelles il devra prendre surtout en considération la position de fortune du voyageur et le but de son voyage.

En dehors de l'indemnité représentative de la valeur matérielle des objets perdus, la compagnie peut être encore tenue à des dommages-intérêts plus étendus pour le préjudice qu'a causé cette perte ; cela résulte de l'article 1149 C. civ. (Reims, 31 mai 1870 (1), Paris, 10 janvier 1873 (2), Seine, 5 janvier 1882) (3) ; on ne doit toutefois tenir compte que du préjudice qui est une suite directe et

(1) S. 73. 4. 413. — (2) *Ibidem*. — (3) Gaz. Pal. 82. 1. 318.

immédiate de l'inexécution de la convention. (Tours, 9 octobre 1891) (1).

Le voyageur a surement qualité pour exercer un recours contre la compagnie en cas de perte ou de retard dans le transport des bagages. Mais est-il le seul à avoir ce droit? La question s'est posée à propos des voyageurs de commerce : la maison qu'ils représentent peut-elle actionner la compagnie de son côté en réparation du préjudice subi, préjudice consistant en ce que la maison aura manqué la réalisation d'affaires et perdu sa clientèle. Les uns ont dit que le voyageur ayant seul contracté avec la compagnie, son patron était demeuré étranger à la convention et n'avait pas d'action. D'ailleurs, ajoute-t-on, le préjudice subi par la maison de commerce est indirect et ne pouvait être prévu par la compagnie. (En ce sens, tribunaux de commerce de Lille, 13 juin 1890 (2), 29 décembre 1891 (3), Compiègne, 21 novembre 1892 (4), 20 janvier 1893 (5), Seine, 14 janvier 1893 (6), Lille, 2 décembre 1895 (7), Valenciennes, 17 décembre 1895.) (8). Dans un autre système, on soutient que le patron n'est pas étranger au contrat, car le commis-voyageur est son mandataire ou son préposé ; il peut donc agir en qualité de mandant ou de commettant. (Cass. 22 nov. 1871 (9), 4 mars 1874 (10), Lyon, 28 février 1893 (11), Seine, 24 mai 1894 (12), 24 oct. 1895, Bordeaux 5 août 1896 (13),

(1) La « Loi », 1891. p. 1138. (2) Bull. ann. 1890, p. 144. — (3) Bull. ann. 1892, p. 8. — (4) Revue prat. des ch. de fer, 1893, p. 191. — (5) *Ibidem*. — (6) Gaz. trib. du 21 mai 1893. — (7) Le Droit des 27-28 janvier 1896. — (8) Le Droit du 2 février 1896. — (9) D. 72. 1. 63. — (10) D. 74. 1. 245. — (11) La « Loi » du 27 oct. 1893. — (12) Le Droit du 28 janvier 1894. — (13) Le Droit du 21 nov. 1896.

Cass. 26 octobre 1896.) (1). Du reste, la maison de commerce, lésée dans son intérêt personnel par l'impossibilité pour son voyageur de conclure des ventes, pourrait agir en vertu de l'article 1382 dans l'opinion de ceux qui la croient étrangère au contrat.

Lorsqu'un colis qu'on croyait perdu est retrouvé après le versement de l'indemnité au voyageur, il y a lieu d'en ordonner le remboursement en faveur de la compagnie, et de statuer à nouveau sur l'allocation de dommages-intérêts basés sur le retard. (Rennes, 12 janvier 1872) (2).

Quand commence la responsabilité ? — A quel moment commence la responsabilité des compagnies ? On a prétendu qu'elles ne devaient répondre que des effets enregistrés : cela ne saurait être admis. Dès qu'un voyageur arrive dans la cour de la gare, il remet ses bagages entre les mains des employés qui seuls ont qualité pour les porter des voitures à la salle d'enregistrement. Cet enregistrement ne peut avoir lieu que sur la présentation d'un billet de place que le voyageur va chercher à un guichet souvent éloigné, et devant lequel il attend parfois son tour pour en obtenir la délivrance. Pendant ce temps, il ne peut surveiller ses bagages, et comme il les a confiés à un employé, il est en droit de supposer que la compagnie les a déjà pris en garde. C'est ce qu'a décidé un jugement du tribunal de commerce de Marseille, du 9 novembre 1870 (3), confirmé par la Cour d'Aix le 14 mars 1871 (4) : « Attendu que la surveillance des dé-

(1) Le Droit du 8 nov. 1896. — (2) Bull. ann. 1874, p. 225. — (3) D. 72. 3. 71. — (4) D. 73. 5. 104.

« pôts des colis faits dans une gare et reçus par les prépo-
« sés d'une compagnie doit être exercée par eux ; — attendu
« que cette surveillance ne doit pas dater seulement du
« moment où les bulletins de bagages sont remis aux
« voyageurs, lorsque, dès l'entrée en gare, ceux-ci n'ont
« d'autre préoccupation que de se faire délivrer ces bulle-
« tins ; — attendu que, la délivrance de ces bulletins exigeant
« certaines formalités et par suite un certain temps, et
« obligeant les voyageurs à faire des démarches en per-
« dant de vue leurs colis, la prise en charge par la com-
« pagnie de ces colis commence aussitôt qu'elle en reçoit
« le dépôt ; qu'en effet, dès ce moment même, le voyageur
« prendrait son bulletin de bagages s'il pouvait l'obtenir,
« et que la délivrance n'en est retardée que par la néces-
« sité d'accomplir les formalités prescrites..... » La com-
pagnie est donc responsable dès que le voyageur a remis
ses colis à ses employés (dans le même sens Seine 16 oc-
tobre 1857 (1), Strasbourg 11 décembre 1868 (2), Mâcon
19 mai 1896 (3), Seine 20 mai 1896) (4). Cette responsabi-
lité dure jusqu'au moment où les employés ont remis dans
la cour d'arrivée les colis au voyageur ou à la personne
qu'il désigne pour les emporter.

Bagages à la main. — Nous avons dit que le voyageur
était autorisé à garder avec lui des objets de toute nature,
pourvu qu'ils ne fussent ni gênants ni dangereux pour les
autres personnes. Le voyageur, conservant ces colis avec
lui, ne les confie pas en dépôt à la compagnie : celle-ci

(1) S. 70. 2. 24. — (2) D. 69. 3. 69. — (3) Le Droit du 16 juin 1896.
— (4) *Ibidem*.

n'est pas responsable de la perte ou des avaries survenues à ces effets, puisqu'il n'y a pas eu contrat sur ce point ; c'est ce qu'a reconnu un arrêté ministériel du 20 août 1857. (En ce sens Alger 17 mars 1890 (1), Seine 14 mai 1892 (2), 17 avril 1893) (3). Cette irresponsabilité cesse toutefois lorsque la perte ou l'avarie est le résultat d'une faute de la compagnie ou de ceux dont elle répond, par exemple en cas de vol par ses employés ou en cas de collision, déraillement.....

Les compagnies ne peuvent soumettre ces objets à une taxe. (Arrêté min. du 20 avril 1850, dépêche min. du 19 nov. 1881).

La question de la responsabilité pour les bagages à la main présente certaines difficultés pour la compagnie internationale des wagons-lits. Est-elle responsable des colis déposés par les voyageurs dans ses voitures ? Celles-ci sont-elles assimilables à une hôtellerie, dans laquelle la soustraction des colis gardés par les voyageurs donne naissance à la responsabilité de l'hôtelier ? Le 19 novembre 1891, le juge de paix du huitième arrondissement de Paris avait admis l'affirmative et déclaré que le dépôt des effets des voyageurs dans les sleeping cars était régi par les articles 1952 et suivants C. civ. relatifs au dépôt nécessaire d'hôtellerie.

Sur appel de la Compagnie des wagons-lits, le tribunal civil de la Seine réforma le jugement le 14 mai 1892 (4). Il se basait sur les motifs suivants qui contiennent les vrais principes en la matière : la compagnie des wagons-

(1) La « Loi » du 31 déc. 1890. — (2) S. 92, 2. 456. — (3) Gaz. Pal. 93, 1. 529. — (4) S. 92, 2. 456.

lits, en traitant avec les compagnies de chemins de fer pour le transport de ses voitures, n'a certainement pas eu la pensée de faire circuler des auberges roulantes, mais seulement des voitures meilleures que celles jusqu'alors en usage. La défense soutient, il est vrai, que, du moment où des compartiments sont mis à la disposition des voyageurs avec des lits, draps, couvertures, les voyageurs, entendant se coucher, sont dans la nécessité d'apporter dans la voiture-auberge, des effets de nuit, et que cet apport constitue un dépôt nécessaire. Mais c'est là un abus de mots : le dépôt ainsi effectué ne peut être considéré comme nécessaire que comme assimilé au dépôt d'hôtellerie. Or, s'il est vrai qu'il existe des analogies entre l'aménagement et la surveillance du wagon-lit et de l'auberge, il n'y a nullement identité. Ainsi dans le wagon-lit, les voyageurs sont plusieurs par compartiment, tandis qu'on est seul à occuper une chambre d'hôtel. D'ailleurs, le voyageur serait-il seul dans sa case, il ne peut en fermer la porte à clé du dehors pour la confier à un employé, à la différence de ce qui se passe dans un hôtel. De plus, l'hôtelier est maître chez lui, peut refuser d'héberger les personnes dont la présence dans son hôtel constituerait un danger ; la compagnie des wagons-lits ne peut choisir ses voyageurs, elle doit admettre tous ceux qui se présentent et paient leur place, par suite des traités passés avec les compagnies de chemins de fer. De là résulte que la compagnie des wagons-lits n'est pas un hôtelier, et qu'on ne peut lui appliquer les articles 1752 et suivants. En réalité, elle est une entreprise de transports publics, elle opère de concert avec la compagnie de chemin de fer, et assure, moyennant le paiement d'un supplément, aux voyageurs qui se présentent des conditions de confortable particu-

lières, mais cette circonstance ne modifie pas la nature juridique du contrat passé avec les voyageurs : le but essentiel de ce contrat est de conduire le voyageur à destination, moyennant un prix calculé d'après la distance à parcourir ; c'est donc un contrat de transport. Par suite, la compagnie internationale des wagons-lits est soumise, quant à la responsabilité, aux mêmes règles que les compagnies de chemins de fer ; elle ne doit pas répondre de la disparition des colis conservés par les voyageurs dans les compartiments. La Cour de cassation, rejetant un pourvoi contre le jugement précité, a adopté cette doctrine (3 février 1896) (1).

Objets précieux transportés comme bagages.

Nous avons réservé pour l'examiner en dernier lieu une des questions les plus controversées en matière de bagages, et qui sera mieux comprise après l'exposé qui précède : 1^o Le voyageur peut-il faire transporter comme bagages les objets de valeur mentionnés spécialement dans les tarifs ; 2^o s'il le peut, quelle est la responsabilité des compagnies en cas de perte de ces objets.

Voici d'où vient la difficulté : l'article 47 du cahier des charges porte : « Les prix de transport déterminés au tarif « ne sont pas applicables... 4^o à l'or et à l'argent, soit en « lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou « d'argent, au mercure ou au platine, ainsi qu'aux bijoux, « dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres va- « leurs. » Et les articles 46 et 47 du tarif général G. V. disposent : art. 46 « Le prix à percevoir pour le transport

(1) S. 96. I. 465.

« de l'or et de l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou
« travaillés, du plaqué d'or ou d'argent, du mercure ou
« du platine, ainsi que des bijoux, broderies, dentelles,
« pierres précieuses, objets d'art (statues, tableaux,
« bronzes d'art), et autres valeurs est fixé *ad valorem* à
« raison de : 0 fr. 00252 par fraction indivisible de
« 1000 francs et par kilomètre, impôt compris. Quelle
« que soit la distance parcourue, le minimum de percep-
« tion par 1000 francs et fixé à 0 fr. 25 sans que la taxe,
« par expédition, puisse être inférieure à 0 fr. 40..... »
— Art. 17 : « Les compagnies ne sont pas tenues d'accep-
« ter les valeurs et finances à découvert. Les expéditeurs
« devront se conformer pour le conditionnement des
« finances et valeurs au règlement approuvé par l'admi-
« nistration supérieure. En cas de perte, les compagnies
« ne sont pas tenues de rembourser au delà de la somme
« déclarée. »

Certains auteurs ont conclu de ces dispositions que les voyageurs, qui désiraient déplacer les objets de valeur qui y sont mentionnés, n'avaient qu'un moyen de le faire : les expédier comme messageries en grande vitesse aux conditions spéciales susdites et que les tarifs ne leur permettaient pas de les faire enregistrer comme bagages ; d'où il résulterait que ce dernier fait constitue de la part des voyageurs une contravention.

D'autres ont prétendu que ces valeurs pouvaient suivre le voyageur à titre de bagages, mais en payant les taxes *ad valorem* établies en l'article 16, tarif général G. V.

Nous croyons que le voyageur peut renfermer des valeurs dans ses colis sans être passible de contravention. Il est vrai que les textes prévoient uniquement le transport de ces objets précieux comme messageries, mais

c'est pour les soumettre à des conditions particulièrement onéreuses motivées par les risques extraordinaires que leur dépôt fait courir à la compagnie qui les a pris en charge, et nous croyons que ces textes ont voulu précisément frapper de taxes élevées le transport comme messageries sans interdire tout autre mode de transport. En effet, si les tarifs admettent le mode par voie d'expédition qui suppose un séjour prolongé dans les gares (au moins trois heures) avant le départ du train, et aussi un délai avant de les retirer, comment penser qu'ils aient entendu interdire le transport de ces objets à titre de bagages, qui restent moins longtemps aux mains des employés, puisqu'ils sont apportés au moment du départ des trains, réclamés dès leur arrivée, passent par moins d'intermédiaires, sont d'ailleurs constamment surveillés et accompagnés, et font par suite courir moins de risques aux administrations ?

L'enregistrement comme bagages des objets précieux taxés *ad valorem* est donc parfaitement licite. Mais le voyageur qui en renferme dans ses malles est-il tenu d'en faire la déclaration, et de payer la taxe spéciale afférente à leur transport ? On l'a soutenu en se basant sur un arrêté ministériel du 20 août 1857 qui dispose : 1° les compagnies ne doivent pas soumettre à la taxe les sacs d'argent que les voyageurs peuvent garder avec eux sans gêner leurs voisins ; 2° pour les sacs transportés dans ces conditions comme pour tous les objets conservés par les voyageurs, la compagnie n'est pas responsable en cas de perte.

Les sacs d'espèces gardés par les voyageurs, a-t-on dit, auraient donc été soumis à la taxe sans cette exemption ministérielle ; et dès lors on doit taxer ceux confiés aux

compagnies, auxquels cette exemption n'est évidemment pas applicable; il résulte clairement de cette décision que la déclaration est la condition essentielle de la responsabilité, et qu'elle est prescrite pour les voyageurs comme pour les expéditeurs. En son absence, la compagnie n'est tenue à aucun remboursement. Cet argument *a contrario* est sans valeur si l'on considère que le texte auquel il se réfère ne traite qu'indirectement la question et qu'il existe un texte plus général et plus formel, l'article 47 du tarif G. V. (1) qui dispense explicitement les voyageurs de toute déclaration concernant leurs bagages, et contre-balance pour le moins l'induction qu'on peut tirer de la décision du 20 août 1857. De plus les articles du tarif qui établissent une redevance spéciale pour le transport des objets de valeur sont contenus dans le paragraphe relatif aux articles de messagerie, distinct du paragraphe traitant des bagages, où il n'est aucunement question d'une rétribution. Cette différence entre les marchandises et les bagages est très compréhensible si l'on remarque le peu de temps accordé par les règlements pour l'enregistrement des bagages. (Seine, 29 juillet 1872 (2), Cass., 10 décembre 1873) (3).

Nous dirons donc que le voyageur n'est tenu à aucune déclaration concernant le contenu de ses bagages (Bordeaux, 28 janvier 1858 (4), Seine, 29 juillet 1872, Cass. 10 décembre 1873, précités, Cass. 4 mars 1874 (5), Riom, 13 août 1879) (6). Notons d'ailleurs que s'il voulait en faire

(1) Art. 47 tarif général: « Toute expédition, sauf pour les bagages, doit être accompagnée d'une déclaration ».

(2) D. 75. 1. 54. — (3) D. 75. 1. 49. — (4) D. 58. 2. 133. — (5) D. 74. 1. 245. — (6) S. 79. 2. 299.

une à ce sujet, les employés refuseraient de la recevoir, parce que, comme le fait remarquer M. Cazalens, (note dans Dalloz, 1875, I, 49) les compagnies n'ont pas, et que les règlements ne leur permettent pas d'avoir un service organisé pour recevoir de telles déclarations. Entre les deux modes de transport prévus par le cahier des charges et le tarif, pas de moyen terme; le voyageur doit choisir : ou garder l'objet dans ses bagages, sans le déclarer; ou s'en séparer et l'expédier comme messagerie en le déclarant.

En admettant que la déclaration n'est pas exigée, quelle est en cas de perte des objets précieux non déclarés la responsabilité de la compagnie? Sur ce point encore, deux systèmes se sont fait jour.

Dans une première opinion, on admet que la compagnie est indéfiniment responsable de la valeur des objets précieux. (Seine, 20 février 1856 (1); Paris, 24 novembre 1857 (2); Cass. 4 juin 1872) (3).

Le deuxième système, qui paraît prévaloir en jurisprudence, peut être formulé ainsi : en cas de perte des objets précieux non déclarés, la responsabilité de la compagnie est limitée aux valeurs qui sont en rapport avec les besoins probables du voyage. La vérification de ce point est laissée à l'appréciation des tribunaux. En effet, dit M. Picard, partisan de cette thèse (t. 4, p. 205), la compagnie doit à priori attribuer aux objets une valeur moyenne correspondant à la nature ordinaire des objets que les voyageurs emportent pour les besoins du voyage : c'est dans ces con-

(1) Journ. trib. Comm. 1856, p. 21.

(2) S. 57. 2. 759.

(3) D. 73. 1. 24.

ditions qu'elle contracte et qu'elle s'engage; elle n'est tenue, par application de l'article 1150 du C. C. que dans la mesure qu'elle a pu prévoir, en égard à la forme du colis, à sa nature, à la longueur du voyage, à la situation personnelle du voyageur.

Cette façon de voir nous paraît très juste. Nous avons successivement admis que le voyageur avait le droit de renfermer dans ses bagages des objets de valeur, lors même qu'ils étaient compris dans la nomenclature des objets soumis par le tarif à une déclaration et à une taxe *ad valorem* et qu'il n'était tenu à aucune déclaration les concernant. Quelle doit être rationnellement notre conclusion? C'est que le transport comme bagages de ces objets taxés *ad valorem* ne présente aucune différence avec celui des objets non taxés, doit être assimilé à ce dernier, et engage dans la même mesure la responsabilité de la compagnie, c'est-à-dire jusqu'à concurrence des valeurs nécessaires aux besoins du voyage. Or, c'est à ce résultat très logique qu'aboutit la théorie de la jurisprudence: nous nous y rallions donc sans réserves. (Picard, t. 4, p. 205, Bédarride, n° 462; Paris, 18 janvier 1873 (1); Cass. 10 décembre 1873 (2); Cass. 4 mars 1874 (3); Riom 13 août 1879 précité.)

C'est ainsi que des dentelles de grande valeur, des bijoux précieux ont été remboursés à des voyageurs comme constituant des accessoires habituels de leur toilette. De même, l'arrêt précité de la cour de Riom a admis le chef d'une importante maison de bijouterie à réclamer la

(1) Journ. trib. comm. 1873, p. 403.

(2) D. 73. 1. 49.

(3) D. 74. 1. 245.

valeur d'objets d'or et d'argent se rattachant à son industrie, et qui lui avaient été confiés par des personnes de sa clientèle pour recevoir des réparations dans ses ateliers.

II. — Consigne des bagages.

Les voyageurs ont la faculté de déposer dans les gares les bagages qui voyagent avec eux ; les compagnies organisent à cet effet un service spécial dit *consigne*, où sont reçus tant avant le départ qu'à l'arrivée des trains les colis qu'on désire laisser à leur garde. Le contrat par lequel les voyageurs donnent leurs bagages en garde à la compagnie dans ses magasins est un dépôt ; la compagnie est donc responsable des dégradations ou de la perte des objets qu'on lui confie dans ces conditions ; ce dépôt étant, comme nous allons le voir, salarié, la compagnie est tenue pour la garde des objets en consigne à plus de diligence qu'elle n'en apporte à ses propres affaires (Art. 1927, 1928 C. civ.).

Le service de la consigne n'est pas obligatoire pour les compagnies d'après leur cahier des charges ; lorsqu'il existe, il est soumis à la réglementation suivante.

L'article 28 des tarifs généraux G. V. porte : « Il est
« perçu pour la garde des bagages déposés dans les gares
« ou stations sous la responsabilité des compagnies soit
« avant le départ, soit après l'arrivée des trains un droit
« de 0 fr. 05 par article et par 24 heures. Le dépôt est
« constaté avant le départ par la délivrance d'un bulletin ;
« après l'arrivée soit par la délivrance d'un bulletin, soit

« par la conservation entre les mains du voyageur du
« bulletin délivré au départ. Sont exempts de tout droit
« de garde ou de dépôt les bagages des voyageurs forcés
« de s'arrêter dans les gares ou stations de bifurcation,
« pour attendre le départ du premier train qui doit les
« conduire à destination ».

La taxe de la consigne n'est pas soumise à l'impôt ; elle comporte un minimum de perception de 0 fr. 10.

Lorsque les compagnies ont un service de consigne, elles doivent y recevoir tous les objets qu'il plaît au voyageur d'y déposer, aussi bien les colis à la main qu'on conserve avec soi que les paquets destinés à être enregistrés. On peut y déposer des colis contenant des objets de valeur sans être tenu à aucune déclaration à ce sujet ; les obligations de la compagnie et sa responsabilité sur ce point sont semblables à celles que nous avons exposées en traitant du transport des bagages. C'est ce qu'à reconnu le tribunal de commerce de la Seine dans l'espèce suivante : (20 février 1892). (1) A la suite de la perte d'un sac placé en consigne, la compagnie P. L. M. soutenait qu'il résulterait de l'article 30 des conditions d'application pour les transports à grande vitesse, que le dépôt spécial existant dans les gares aurait été établi, non pour les colis à la main comme celui dont il s'agissait en l'espèce, mais seulement pour les bagages destinés à être enregistrés ou déjà enregistrés ; que sa responsabilité ne saurait être engagée par un dépôt contraire aux prescriptions du tarif. Elle soutenait subsidiairement que le sac déposé, contenant pour 48.420 francs de bijoux, n'était pas un bagage

(1) Revue prat. des ch. de fer, 1892, p. 31.

dans le sens attribué à ce mot par les tarifs; que les bijoux ne pouvaient être confiés au chemin de fer que pour un transport, jamais pour un dépôt, et que même pour un transport ils devraient faire l'objet d'une déclaration de valeur. Le tribunal de commerce de la Seine rejeta la prétention de la compagnie par les motifs suivants :

« Attendu que l'article 30 invoqué n'opère pas la distinction que la compagnie prétend y trouver entre les colis à la main et les bagages enregistrés ou à enregistrer; qu'il prévoit en général la garde des bagages déposés dans les gares moyennant un salaire déterminé; —
« attendu que les bijoux contenus dans le sac litigieux doivent être considérés dans l'espèce comme des objets affectés à l'usage personnel du voyageur, et destinés à pourvoir aux conditions de son voyage; qu'ils étaient en relation avec le but dudit voyage, ses exigences et la situation de fortune des demandeurs....; — et
« attendu qu'étant ainsi reconnu que le sac perdu avait été régulièrement déposé comme bagage à la consigne de la compagnie, il échet de relever que l'article 30 des règlements qui régissent cette consigne détermine explicitement que les objets ainsi soumis aux droits de garde sont couverts par la responsabilité de la compagnie. »
En conséquence, le tribunal condamne la compagnie au remboursement des 48.420 francs.

III. — Transport des chiens.

Aux termes de l'article 18 des tarifs généraux: « Le prix à percevoir pour le transport des chiens dans les trains de voyageurs est fixé à 0 fr. 0168 par tête et par kilo-

« mètre, impôt compris, sans que la perception puisse être inférieure à 0 fr. 30.

Les chiens sont placés dans des niches spéciales, aménagées dans des fourgons à bagages. Ils peuvent aussi voyager avec les bagages, dans des caisses ou paniers. Les agents de la compagnie ne sont tenus de leur donner aucun soin particulier. Les chiens doivent être muselés. (Art. 49. Tarifs généraux).

L'ordonnance de 1846 porte : « Aucun chien ne sera « admis dans les voitures servant au transport des voya-
« geurs ; toutefois la compagnie pourra placer dans des
« caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne vou-
« draient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que
« ces animaux soient muselés en quelque saison que ce
« soit » (Art. 67).

Il a été jugé que, si une compagnie réserve ainsi pendant le temps de la chasse des compartiments pour les chasseurs avec chiens, elle ne peut forcer à y prendre place des voyageurs ordinaires qui n'y consentent pas.

Malgré les termes absolus de l'ordonnance de 1846, le ministre a admis à diverses reprises que les petits chiens enfermés dans des sacs ou paniers pouvaient être conservés par les voyageurs dans les compartiments comme colis à la main. Mais cette faculté est subordonnée au consentement formel de toutes les personnes présentes dans le compartiment. (Circulaire du 4 novembre 1886).

On s'est demandé si les chiens ainsi transportés devaient être soumis à la taxe, ou si on devait les considérer comme colis à la main.

Les tribunaux se sont à diverses reprises prononcés pour l'application de la redevance, par ce motif que les tarifs qui en prévoient le paiement ne distinguent pas sui-

vant que les chiens sont libres ou en paniers, dans les fourgons ou dans les compartiments; ils en ont conclu que le voyageur qui gardait son chien dans un sac, sans acquitter le prix de transport, commettait une contravention. (Toulouse, 4 mars 1887 (1); 10 juin 1887 (2); Caen, 7 août 1889 (3).

L'opinion contraire nous paraît préférable. On fait tout d'abord valoir en sa faveur un argument tiré du texte du tarif : aux termes de l'article 24 « les expéditeurs de chiens..... peuvent, s'ils le désirent, les faire transporter aux prix et conditions du tarif des animaux en cage, fixés par l'article 37 ci-après. » — Art. 37. — « Les animaux de petite taille, tels que chiens..... placés dans des cages ou paniers fournis par les expéditeurs sont taxés..... »

Ces articles ne parlant que des expéditeurs, il semble, dit-on, que la taxation qu'ils établissent est inapplicable aux chiens accompagnant les voyageurs. Cet argument de texte nous paraît peu concluant, car il conduit à ce résultat que personne n'admet : affranchir de la taxe les gros chiens, tels que les chiens de chasse qui voyagent avec leurs maîtres dans des compartiments spéciaux. Mais il y a un meilleur argument à l'appui de notre solution : c'est un principe reconnu que le voyageur n'est tenu de payer aucune taxe pour les colis qu'il conserve avec lui ; dès que par leur taille, les chiens sont tolérés dans les voitures, et susceptibles d'être transportés dans un sac

(1) La « Loi » du 22 mars 1887.

(2) Bull. ann. 1887, p. 190.

(3) D. 91. 2. 77.

ou panier, on ne voit aucune raison de ne pas appliquer aux colis qui les contiennent la règle commune : ce sont des bagages à la main, par suite affranchis de toute taxe.

IV. — Transport sur plusieurs réseaux.

Les compagnies délivrent dans certaines gares des billets directs pour des stations situées sur les réseaux d'autres compagnies ; elles enregistrent également les bagages pour ces stations. Cette pratique est très avantageuse pour les voyageurs ; elle leur évite la peine de descendre aux gares de transit, de retirer leurs bagages, de les faire enregistrer à nouveau après avoir pris un second billet ; elle est ainsi la source d'une économie de temps considérable. Pour citer un exemple, le voyageur qui se rend de Paris à Béziers par la ligne du Bourbonnais emprunte les réseaux de trois compagnies différentes : P. L. M. de Paris à Arvant ; P. O. d'Arvant à Neussargues ; Midi de Neussargues à Béziers. De même le billet direct de Paris à Edimbourg délivré par la compagnie du Nord suppose l'intervention de six compagnies : Nord Français, London Chatham and Dover (bateau), South Eastern, Great Northern, North Eastern, North British railways.

Ces voyages sur plusieurs réseaux donnent naissance à un contrat de commission : la première compagnie et les compagnies intermédiaires jouent le rôle de commissionnaires de transport, la dernière compagnie le rôle de voiturier.

En cas d'inexécution du transport, comment sera réglée la responsabilité des diverses compagnies ?

Il faut distinguer suivant que la responsabilité est mise en jeu relativement aux bagages ou aux voyageurs.

S'il s'agit du retard, de l'avarie ou de la perte des bagages, le voyageur peut agir directement contre chacune des compagnies à raison des faits survenus sur leur réseau. Il peut aussi agir dans tous les cas contre la première compagnie, qui, étant commissionnaire de transport, est garante des voituriers avec lesquels elle traite. (Art. 99, Code commerce ; — Seine, 10 mars 1869 (1), Cass. 17 juillet 1877 (2), Seine, 22 janvier 1885) (3). La compagnie d'arrivée peut aussi être actionnée lorsqu'il s'agit d'avaries apparentes, on présume que l'avarie est son fait, parce qu'elle n'aurait pas reçu le colis en mauvais état, sans le faire constater et formuler de réserves ; elle ne peut se libérer qu'en prouvant la faute des compagnies qui l'ont précédée dans l'exécution du contrat de transport. (Seine, 10 mars 1869 (4), Cass. 15 avril 1873) (5).

Lorsqu'il s'agit des accidents ou du retard dans le transport des personnes, la question de savoir contre qui peut être dirigée l'action est plus discutée.

D'après les uns, on devrait dans ce cas appliquer les règles contenues dans les articles 97 et suivants du Code de commerce ; le contrat de commission intervenu est identique à celui qu'on passe pour le transport des choses et les rapports juridiques entre les parties en cause sont les mêmes. Par suite, la compagnie originaire est garante

(1) Bull. ann. 1869, p. 156.

(2) Bull. ann. 1877, p. 185.

(3) Gaz. Pal. 85. 1. supplément 47.

(4) D. 69. 1. 416.

(5) D. 75. 1. 231.

des compagnies qu'elle se substitue. Le tribunal de commerce de la Seine a rendu le 8 septembre 1892 (1) un jugement en ce sens. Dans l'espèce, la compagnie d'Orléans avait délivré à L*** un billet direct de Paris à Porto et enregistré ses bagages, quoiqu'elle fut prévenue par la compagnie du Nord de l'Espagne de l'éboulement d'un tunnel sur la ligne directe. L***, arrivé au lieu de l'éboulement, dut prendre un nouveau billet par une ligne détournée ; il demanda à la compagnie d'Orléans le montant du supplément de prix ainsi déboursé. La compagnie d'Orléans soutenait que L*** aurait dû actionner la compagnie du Nord de l'Espagne, à qui la faute était imputable. Le tribunal repoussa cette dernière prétention :
« Attendu qu'il est constant en fait que la compagnie P. O.
« a contracté l'engagement de transporter le demandeur à
« Porto... Que cette compagnie soutient qu'elle ne saurait
« être rendue responsable des faits sus-exposés pour cette
« raison que L*** n'ignorait pas que pour l'exécution du
« contrat de transport qu'elle avait formé avec lui elle
« était tenue d'employer des lignes étrangères à son
« réseau, que c'est avec son assentiment tacite qu'elle se
« serait substituée des mandataires chargés d'accomplir
« son contrat... ; — mais attendu qu'il est constant pour le
« tribunal que les principes qui dérivent de l'art. 1994
« C. c. ne sauraient recevoir application en l'espèce ;
« que, s'il est vrai, comme le soutient la compagnie, que
« pour effectuer un transport à Porto elle était tenue
« d'employer le réseau de diverses compagnies tant fran-
« çaises qu'étrangères, elle n'a pas moins contracté l'en-

(1) Revue prat. des ch. de fer, 1893, p. 77.

« gagement de transporter directement le demandeur à
« son lieu de destination, que les conventions qu'elle a
« même passées avec les autres compagnies, et grâce
« auxquelles elle peut effectuer les obligations qu'elle
« assume, restent inconnues aux tiers qui n'ont traité
« qu'avec elle et qui sont dès lors en droit de l'actionner
« personnellement en cas d'inexécution des clauses du
« contrat intervenu... »

Dans un autre système, on fait valoir que l'article 99 du C. de commerce qui rend le commissionnaire de transport garant du fait des voituriers qu'il emploie, déroge aux principes en matière de commission, en sous-entendant dans le contrat une convention de ducroire : édicté seulement pour le transport des choses, il ne peut être étendu par analogie à celui des personnes. « A défaut
« de dispositions formelles, disent MM. Lyon-Caen et
« Renault (*Traité de droit commercial*, t. 3, p. 502), le
« premier voiturier, en matière de transport de personnes,
« n'est pas garant des faits des voituriers qu'il emploie,
« et peut dès lors échapper à toute responsabilité en
« démontrant leur faute qui, pour lui, constitue un cas
« fortuit. » Le tribunal civil de la Seine a rendu un jugement en ce sens le 30 mars 1889 (1) : « Attendu que si,
« aux termes des articles 97 et suiv., C. commerce, le
« commissionnaire de transport est garant des faits du
« commissionnaire intermédiaire et du voiturier qu'il se
« substitue, il résulte des termes mêmes dont le législa-
« teur s'est servi dans cet article qu'en imposant cette
« responsabilité au commissionnaire il n'a eu en vue que
« le transport des choses et des marchandises et non le

(1) Le Droit du 40 avril 1889.

« transport des personnes; que cette responsabilité spéciale édictée seulement pour le cas de transport des choses et des marchandises étant en dehors du droit commun ne saurait par voie d'analogie être étendue au transport des personnes, qui reste soumis en l'absence de dispositions particulières aux principes généraux du droit en matière de responsabilité; — attendu, d'une part, que si on analyse la situation juridique résultant pour chacune des parties intéressées de l'exécution du contrat intervenu entre le commissionnaire de transport et le voyageur, il est facile de reconnaître que par rapport à celui-ci, lequel joue le rôle de mandant, le commissionnaire de transport et le voiturier qui lui succède pour l'exécution complémentaire du transport jouent, le premier le rôle de mandataire direct, et le second celui de mandataire substitué; — attendu, d'autre part, qu'aux termes de l'article 1994, C. c., le mandataire direct ne répond pas du mandataire substitué lorsque celui-ci a été accepté par le mandant et que d'ailleurs il est désigné dans le contrat. »

CONCLUSION

Dans cet examen des conditions juridiques sous lesquelles s'effectue le transport des personnes par chemin de fer, nous avons constamment eu à nous occuper des lois et ordonnances fondamentales de 1842, 1845 et 1846. Nous avons rencontré sans doute des actes réglementaires postérieurs, régissant des points de détail, visant des améliorations nouvelles ; mais les lois primitives sont encore en vigueur. On ne peut s'empêcher d'admirer la sagesse dont les pouvoirs publics ont fait preuve dans l'organisation d'une matière inconnue, pour laquelle on ne pouvait invoquer le secours d'aucun précédent, et les vues d'ensemble auxquelles ils se sont élevés dès l'enfance des voies ferrées, alors qu'on pouvait à peine soupçonner le prodigieux développement auquel était appelé le nouveau mode de locomotion. La démonstration de la valeur de ces actes législatifs est tout entière dans ce fait qu'aujourd'hui, après plus d'un demi-siècle de fonctionnement, et malgré l'essor inattendu qu'ont pris les entreprises de chemins de fer, leur application suffit à assurer, d'une façon suffisante, les besoins du public et la satisfaction des intérêts généraux.

Toutefois, le législateur du début n'avait pas entendu créer un code complet sur la matière du transport, mais seulement pourvoir par des mesures opportunes aux

besoins les plus pressants. Le rapporteur de la loi, M. Persil, disait dans l'exposé des motifs : « Nous ne « devons ni inventer des faits, ni imaginer des délits. « L'expérience aurait démenti nos conjectures, et dé- « montré l'insuffisance, peut-être même la fausseté de « nos prévisions. Dans de semblables matières, il faut « attendre. Les faits précèdent les règlements ». Dans les limites qu'il s'était ainsi tracées, le législateur a mené à bien son œuvre. Mais la complication des rouages de l'exploitation, les améliorations incessantes qui y ont été apportées, la diversité des rapports juridiques entre les parties qui en est la suite, ont introduit dans le régime des voies ferrées des éléments nouveaux qui réclament une nouvelle réglementation.

Il y a des lacunes dans la réglementation actuellement existante : c'est ainsi qu'on n'a pas de textes formels sur la nature de la responsabilité résultant du transport, qu'il existe des doutes sur l'étendue du pouvoir réglementaire de l'administration, sur la sanction pénale qu'il convient d'attacher à l'inobservation des dispositions qu'elle édicte.

De plus, ces décisions successives ont été prises suivant les besoins du moment ; elle ne se rattachent entre elles par aucun lien ; il en résulte un manque de cohésion, parfois une incompatibilité au moins apparente entre elles, source de nombreuses contestations.

Enfin certaines mesures de police édictées en 1846 sont devenues surannées. Elles ont été prises alors que les voyageurs, ignorants des dangers du transport, novices dans l'art de se conduire, avaient besoin d'être tenus en tutelle ; elles révèlent une grande crainte de ces engins de locomotion inconnus. Le public est maintenant familia-

risé avec l'usage des chemins de fer ; il a appris à se protéger contre son imprudence ; et il y aurait lieu de ne plus l'enchaîner dans l'obéissance à des mesures de sécurité devenues inutiles, difficiles à observer avec le développement des communications actuelles. Il importe au bon fonctionnement des chemins de fer qu'on rende plus grandes la liberté, l'initiative du public, en augmentant sa responsabilité.

Les premiers législateurs, avons-nous dit, indiquaient que leur œuvre n'était qu'une pierre d'attente ; il serait aujourd'hui opportun de construire l'édifice législatif entier que réclame le régime des voies ferrées ; une pratique de cinquante ans nous permet de préciser les droits qui résultent de faits journaliers et dès lors bien connus, de codifier les règles démontrées nécessaires, en revisant les plus anciennes, en y ajoutant celles que les améliorations rendent utiles, en les coordonnant dans un ensemble harmonieux, en en édifiant la théorie. Sans doute, un tel édifice ne sera pas immuable, ni définitif ; de nombreux progrès provoqueront encore des dispositions de détail ; mais on obtiendra ainsi une unité désirable de doctrine qui ne peut résulter que d'une réglementation établie de toutes pièces et reposant sur une longue expérience.

APPENDICE

COMPÉTENCE ET PRESCRIPTION

L'étude des règles relatives à la compétence et à la prescription, et la discussion des questions auxquelles elles donnent lieu sortent du cadre que nous nous sommes tracé. Nous nous bornerons à en appliquer les solutions généralement admises au contrat de transport, et nous signalerons simplement les difficultés particulières à notre sujet.

I. — Compétence.

Les contestations entre les voyageurs et les compagnies, nées du contrat de transport, sont de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire ; en effet, on admet que ceux-ci sont seuls compétents pour statuer sur l'efficacité et la validité d'actes civils, relatifs à des intérêts particuliers et pour en apprécier les conséquences juridiques. (Cass. 6 août 1883 (1). — 25 mars 1884 (2), — 6 mars 1888 (3).

(1) D. 85. 4. 46.

(2) D. 85. 4. 245.

(3) D. 88. 4. 359.

Compétence ratione materiæ. — Les compagnies de chemins de fer ont un caractère commercial. (Art. 632 du Code de commerce). Il en résulte que si le voyageur, demandeur ou défendeur, est aussi un commerçant, voyageant pour les besoins de son commerce, les seuls tribunaux compétents pour connaître des constatations auxquelles le transport a donné lieu sont les tribunaux de commerce.

Si le voyageur n'est pas commerçant ou ne fait pas acte de commerce en se déplaçant, il y a lieu de distinguer suivant le rôle qu'il joue dans l'instance.

Est-il demandeur : il peut, suivant une jurisprudence constante, actionner à son choix la compagnie devant le tribunal civil ou le tribunal de commerce (Cass. 26 juin 1867 (1); 11 janvier 1869; 30 juillet 1884) (2). Certains auteurs soutiennent que la compétence se déterminant d'après la qualité du défendeur, le tribunal de commerce serait seul compétent. (MM. Glasson, *Revue critique de législation* 1881, p. 243, Lyon-Caen *Précis Droit commercial*, t. 2, n° 3174 *bis*.)

Le voyageur non commerçant est-il défendeur ? Les tribunaux civils sont seuls compétents ; toutefois on admet que le tribunaux consulaires saisis, si on n'oppose pas leur incompétence, n'ont pas à la déclarer d'office.

La loi du 23 mai 1838 attribue aux juges de paix la connaissance sans appel jusqu'à 100 francs, et à charge d'appel jusqu'à 1.500 francs, des contestations entre les

(1) S. 67. 4. 290.

(2) D. 85. 4. 493.

voyageurs et les voituriers pour retards, frais de route, perte ou avaries d'effets accompagnant les voyageurs.

D'autre part, aux termes des articles 631 et 632 du code de commerce, les contestations relatives aux transports qui constituent des actes de commerce sont de la compétence des tribunaux consulaires. Comment concilier ces deux dispositions ?

On a d'abord soutenu que la juridiction spéciale des justices de paix, établie avant la création des chemins de fer, était inapplicable aux actions intentées par les voyageurs contre les compagnies. Cette opinion est abandonnée : on fait valoir que le mot voituriers, contenu dans l'article 2 de la loi de 1838, comprenait tous ceux qui entreprennent des transports, entre autres les compagnies de chemins de fer.

Ce point acquis, les uns ont dit que la juridiction des tribunaux de paix s'appliquait dans tous les cas, même si les deux parties avaient fait acte de commerce. Mais l'opinion qui paraît prévaloir est la suivante : si le voyageur est non commerçant, il peut actionner à son choix la compagnie devant la justice de paix ou le tribunal de commerce ; mais il ne peut être actionné que devant les juges civils ; — si les deux parties sont commerçantes, les tribunaux consulaires sont seuls compétents : en effet, la loi de 1838 ne fait qu'augmenter le taux de compétence du juge de paix sans en modifier la nature. (Cass. 4 novembre 1863) (1).

Enfin, dans de nombreux cas, les tribunaux de répression sont appelés à connaître d'infractions aux dispositions contenues dans les règlements relatifs aux chemins

(1) D. 63. 4. 473.

de fer. Dans ce cas, l'action civile en réparation du préjudice causé par l'infraction peut être portée suivant le droit commun, soit séparément devant les tribunaux civils, soit jointe à l'action publique, devant les tribunaux de répression.

Compétence ratione personæ. — On sait que dans les procès civils, en matière personnelle, l'action doit être portée devant le tribunal du domicile du défendeur (Art. 59 C. procéd.).

En matière commerciale, l'assignation peut être donnée au choix du demandeur, devant le tribunal du domicile du défendeur ; — ou, d'après l'article 420 du code de procéd. devant le tribunal de l'arrondissement où la promesse a été faite et la marchandise livrée ; ou devant celui de l'arrondissement dans lequel le paiement doit être effectué.

En ce qui concerne l'application de l'article 420, le voyageur pourra assigner la compagnie à raison de la perte de ses bagages devant le tribunal du lieu d'arrivée : ce lieu, qui est celui où l'obligation contractée doit recevoir son exécution, peut être pris pour le lieu de paiement dans le sens de l'article 420 (Poitiers, 12 février 1861 (1) ; Angers, 3 mai 1855) (2). Mais on ne peut assigner la compagnie au lieu de départ, car ce lieu, s'il est celui où la promesse a été faite, n'est pas celui où la marchandise a été livrée.

Ces mêmes considérations s'appliquent aux actions concernant la personne du voyageur.

Aux termes de l'article 59 C. procéd. l'assignation peut

(1) D. 61. 2. 59.

(2) D. 55-2. 205.

être donnée au domicile du défendeur, qui est pour les sociétés, le lieu de leur siège social. Et puisque c'est là un principe général, il faut en déduire que toute assignation y est valablement donnée, quelque point du réseau qu'elle intéresse.

Mais l'article 69 C. procéd. ne limite pas au siège social la validité des assignations délivrées aux sociétés de commerce; il l'étend également à leurs succursales. Or, les compagnies de chemins de fer constituant des sociétés de commerce, il n'est pas douteux que ce principe leur est également applicable. Pourtant, au début, les premières décisions de la jurisprudence ne furent pas favorables à cette idée (Cass. 4 mars 1845 (1); 15 janvier 1851) (2). Mais l'opinion opposée a rapidement prévalu, et on a admis que les compagnies de chemins de fer pouvaient être valablement assignées partout où elles possèdent un principal établissement. Ainsi, quoique la compagnie du Midi ait son siège social à Paris, elle peut être assignée à Bordeaux, où se trouve son principal établissement et le centre de son exploitation (Cass. 4 mars 1857) (3).

Du moment qu'une compagnie peut être assignée à une succursale, il faut déterminer le sens de ce mot; faut-il entendre par là une gare quelconque? Bien que quelques personnes aient admis cette opinion, nous pensons qu'on arriverait ainsi à dépouiller de toute espèce de signification la distinction de l'article 69 du C. de procéd. Et la jurisprudence indique les circonstances qui peuvent donner à une gare le caractère de succursale. D'après elle, il faut

(1) D. 46. 1. 208.

(2) D. 51. 1. 27.

(3) D. 57. 1. 125.

que la gare dont il s'agit constitue un centre d'opérations important (Bordeaux, 28 août 1867) (1); Aix, 21 août 1872) (2); ou qu'elle soit pourvue d'un personnel considérable (Poitiers, 28 décembre 1868) (3); ou que la compagnie ait fait du chef de cette gare un de ses représentants et lui ait délégué le pouvoir de recevoir les assignations à elle adressées et d'y défendre, (Cass. 5 avril 1859) (4); ou que les agents qui représentent la compagnie soient d'un ordre élevé et assistés d'officiers ministériels (Paris, 12 Mars 1858) (5).

II. — Prescription.

Les articles 105 et 108 du code de commerce établissent des déchéances et des prescriptions spéciales pour les actions nées du contrat de transport passé avec un voiturier commerçant.

Voyageurs. — Peut-on les appliquer au transport des voyageurs par chemins de fer ? Non. Il suffit de lire le texte de ces articles pour s'en convaincre. Les mots « objets transportés », « expéditeur », « destinataire » indiquent que le législateur s'est occupé exclusivement des choses; de plus, ces dispositions se réfèrent au cas d'avaries, de perte, expressions qui prouvent à coup sûr que

(1) Journ. arr. Bordeaux, 1867, p. 359.

(2) D. 72. 2. 182.

(3) S. 69. 2. 103.

(4) D. 59. 1. 142.

(5) S. 58. 2. 263.

leur auteur n'a pas eu en vue les personnes. En l'absence de dispositions spéciales, nous devons nous en tenir au droit commun en matière de prescription contenu dans l'article 2262 du C. civil : Les actions relatives au transport des personnes se prescrivent par trente ans.

On a critiqué l'application de cette longue prescription aux voyageurs, en faisant remarquer que les questions relatives à leur transport demandaient une solution très rapide, et que la prescription trentenaire avait autant d'inconvénients pour les personnes que pour les choses. Toutefois, en fait, ses cas d'application ne sont pas fréquents.

En effet, chaque fois que le fait dommageable qui est la source de l'action constitue une infraction prévue par la loi pénale, il y a lieu de tenir compte des dispositions des articles 637 et 638 du code d'instruction criminelle. D'après ces articles, l'action civile résultant d'un fait de nature à entraîner des peines criminelles ou correctionnelles se prescrit par le même laps de temps que l'action publique.

En conséquence, lorsque l'action en dommages-intérêts est basée sur un fait qui constitue un crime, elle est prescrite par dix ans.

La durée de l'action civile pour un fait de nature à être puni correctionnellement est de trois ans.

Et il n'y a pas lieu de distinguer entre le cas où l'action en réparation est dirigée contre l'auteur du fait délictueux et celui où elle l'est contre les personnes civilement responsables. (Cass. 12 mars 1878) (1).

Or, en matière de transport des personnes, dans un très grand nombre de cas, l'inexécution des obligations des par-

(1) S. 78. 4, 270.

ties, les fautes qu'elles commettent, et qui donnent lieu à une action en dommages-intérêts, constituent des infractions aux règlements sur les chemins de fer, et sont punies des peines correctionnelles édictées par la loi du 15 juillet 1845. Il faut en conclure que les actions civiles auxquelles elles donnent naissance sont prescrites par trois ans. (Toulouse, 7 février 1889 (1), Paris 2 décembre 1884 (2), 22 décembre 1886 (3), Grenoble 15 juillet 1886 (4), Bordeaux 10 novembre 1886) (5).

Et cette prescription doit être appliquée, que l'action civile soit portée directement devant la juridiction civile, ou accessoirement devant les tribunaux répressifs. Il n'est d'ailleurs pas besoin, pour qu'elle soit invoquée, que le délit ait été constaté; il suffit que le fait sur lequel se fonde l'action eût exposé son auteur à des peines correctionnelles, s'il avait été établi.

La prescription court du jour où l'infraction a été commise, s'il n'a été fait aucun acte d'instruction, ni de poursuite; en cas contraire, elle ne court qu'à compter du dernier acte de procédure.

La prescription peut être interrompue par une citation en justice ou par la reconnaissance du droit de celui contre lequel on prescrit. Il a été jugé que l'allocation de secours à une personne blessée dans un accident constituait une reconnaissance de son droit, et équivalait à une interruption de la prescription (Cour de Paris, 5 mai 1860) (6).

Bagages. — Devons-nous, en ce qui concerne les ba-

(1) D. 90. 2. 258. — (2) S. 86. 2. 240. — (3) S. 88. 2. 37. — (4) S. 86. 2, 241. — (5) Journ. arr. Bordeaux, 1887, p. 30.

(6) Cité par Picard, t. 3, p. 500.

gages des voyageurs, admettre l'application des dispositions des articles 105 et 108 du code de commerce ?

La déchéance de l'article 105 ne leur est pas applicable; en effet, elle n'est encourue que sous une double condition : il faut que le destinataire ait reçu les objets transportés et qu'il ait payé le prix de la voiture. Cette seconde condition fait défaut pour les bagages, puisqu'ils voyagent toujours en port payé. (Toutefois Cass. 25 mai 1891) (1).

Mais les actions relatives aux bagages sont soumises à la prescription de l'article 108 du code de commerce. En conséquence, toute action contre la compagnie pour avaries, perte ou retard de bagages est prescrite dans le délai d'un an. Toute autre action qui les concerne, telle par exemple qu'une contestation sur le prix de transport, est prescrite par cinq ans, sauf toutefois l'application des articles 638 et 639 du code de procédure.

Le délai court du jour où les bagages ont été délivrés au voyageur. (Arg. art. 108 C. de commerce).

(1) D. 92. 1. 273.

Vu : le Doyen,
GARSONNET.

Vu : par le Président,
ANDRÉ WEISS.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice Recteur de l'Académie de Paris :
GRÉARD.

DOCUMENTS ANNEXES

LOI SUR LA POLICE DES CHEMINS DE FER (15 juillet 1845).

Titre III. — Des mesures relatives à la sûreté de la circulation sur les chemins de fer.

ART. 16. — Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessures, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et, dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

ART. 17. — Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime, et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieuse n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois, dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ART. 18. — Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un de ces crimes, prévus par l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre de condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre de condition a été verbale, le coupable

sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans ni excéder cinq ans.

ART. 19. — Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

ART. 20. — Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans, tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

ART. 21. — Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les préfets, sous l'approbation du ministre des travaux publics pour l'exécution desdites ordonnances, sera puni d'une amende de seize à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer, en outre, en emprisonnement de trois jours à un mois.

ART. 22. — Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'Etat sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

ART. 23. — Les crimes, délits ou contraventions, prévus dans les titres I^{er} et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines, les conducteurs, gardes-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le tribunal de première

instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ART. 24. — Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent, seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par des agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ART. 25. — Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer, dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le code pénal.

ART. 26. — L'article 463 du code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ART. 27. — En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

ORDONNANCE portant règlement sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer (15 novembre 1846).

Titre premier. — Des stations et de la voie des chemins de fer.

SECTION I^{re}. — Des Stations.

ARTICLE PREMIER. — L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières, destinées soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations de chemins de fer, seront réglés par des arrêtés du préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du ministre des travaux publics.

SECTION II. — *De la Voie.*

ART. 2. — Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

ART. 3. — Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie ; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

ART. 4. — Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions de service des barrières seront réglés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

ART. 5. — Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le ministre des travaux publics.

ART. 6. — Aussitôt après le coucher du soleil et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même des passages à niveau pour lesquels l'administration jugera cette mesure nécessaire.

Titre II. — Du matériel employé à l'exploitation.

ART. 7. — Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'Administration et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorsque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

ART. 8. — Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois

de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises, allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

ART. 9. — Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, de registres spéciaux, sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations ; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus, seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

ART. 10. — Il est interdit d'affecter au transport de voyageurs aucune locomotive, tender ou voiture montés sur des roues en fonte cerclées ou non en fer ou en acier.

Les wagons de marchandises non munis de freins et montés sur roues en fonte coulées en coquilles ou cerclées en fer ou en acier, pourront être placés dans les trains mixtes, dont la vitesse normale de marche ne dépassera pas, à moins d'autorisation spéciale du ministre des travaux publics, quarante-cinq kilomètres à l'heure. (*Art. nouveau, mod. p. décret du 23 Janv. 1889*).

ART. 11. — Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

ART. 12. — Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide ; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins quarante-cinq centimètres en largeur, soixante-cinq centimètres en profondeur et un mètre quarante-cinq centimètres en hauteur ; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé pour chaque chemin, par le ministre des travaux publics.

ART. 13. — Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du préfet, donnée sur le rap-

port d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de mise en service n'aura d'effets qu'après que l'estampille, prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817, aura été délivrée par le directeur des contributions indirectes.

ART. 14. — Toute voiture de voyageurs portera, dans l'intérieur, l'indication apparente du nombre des places.

ART. 15. — Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce devront porter : 1^o le nom ou les initiales du nom du chemin de fer auquel ils appartiennent, 2^o un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille d'livrée par l'administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées, d'une manière apparente, sur la caisse ou sur les côtés des châssis.

ART. 16. — Les machines locomotives, tenders et voitures de toute espèce et tout le matériel de l'exploitation seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

Titre III. — De la composition des convois.

ART. 17. — Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics.

ART. 18. (1) — Chaque train de voyageur devra être accompagné :

1^o D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine : le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin ;

2^o Du nombre de conducteurs gardes-freins qui sera déterminé pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi, ou sur l'une des voi-

(1) Décret du 9 mars 1889.

tures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageur ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre des voitures sera déterminé par le ministre,

Les dispositions des paragraphes précédents sont applicables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises marchant à la vitesse des voyageurs; quant aux convois de marchandises qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis, seront déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

ART. 19. — Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser vingt-cinq kilomètres par heure.

ART. 20. — Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial, préalablement déterminé par le ministre des travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler, simultanément, plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire, et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance de l'exploitation (1).

- (1) Décret du 9 mars 1889.

ART. 21. — Il est défendu d'admettre, dans les convois qui portent des voyageurs, aucune matière pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies.

ART. 22. — Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels, que les tampons à ressort de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du ministre des travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

ART. 23. — Les conducteurs gardes-freins seront mis en communication avec le mécanicien, pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

ART. 24. — Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le ministre des travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le ministre.

Titre IV. — Du départ, de la circulation et de l'arrivée des convois.

ART. 25. — Pour chaque chemin de fer, le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, le sens du mouvement des trains et de machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée ; et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'article 34 ci-après.

ART. 26. — Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs gardes-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

ART. 27. — Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Des signaux seront placés à l'entrée de la station pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

ART. 28. — Sauf le cas de force majeure, ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin de fer affectées à la circulation des trains.

ART. 29. — Le ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou à deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximum que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet.

ART. 30. — Le ministre des travaux publics prescrira, sur la proposition de la Compagnie, les mesures spéciales de précautions à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

ART. 31. — Il sera placé le long du chemin, pendant le jour

et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux ; en cas d'insuffisance, le ministre des travaux publics en réglera le nombre, la compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit, à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche, ou s'il doit arrêter immédiatement le train.

Ils devront, en outre, signaler de proche en proche, l'arrivée des convois.

ART. 32. — Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée, s'arrêterait sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt, indiqué par l'article précédent, devra être fait à 500 mètres, au moins, à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs de machines isolées, devront être munis d'un signal d'arrêt.

ART. 33. — Lorsque les ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

ART. 34. — Lorsque, par suite d'un accident, de réparation, ou de toute autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique, réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre de service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

ART. 35. — La Compagnie sera tenue de faire connaître au ministre des travaux publics le système de signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

ART. 36. — Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis ; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

ART. 37. — A cinq cents mètres, au moins, avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien devra modérer la vitesse de telle manière que le train puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles sont placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complètement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

ART. 38. — A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur pour avertir de l'approche du train,

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complètement libre.

ART. 39. — Aucune personne autre que le mécanicien et le chauffeur ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du directeur de l'exploitation du chemin de fer.

Sont exemptés de cette interdiction les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station, ou au conducteur principal du convoi, une réquisition écrite et motivée.

ART. 40. — Des machines, dites de secours ou de réserve, devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir sur les points de chaque ligne qui seront désignées par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le ministre, sur la proposition de la compagnie.

ART. 41. — Il y aura constamment aux lieux de dépôt des machines un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra, d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.

ART. 42. — Aux stations qui seront désignées par le ministre des travaux publics, il sera tenu des registres, sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours

dont la longueur est inférieure à cinquante kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de cinquante kilomètres et au-delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs, fonctionnaires et aux agents de l'Administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

ART. 43. — Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, des ordres de service seront communiqués, en même temps, aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers), au préfet du département et au ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la circulation ou pour les besoins du public.

Titre V. — De la perception des taxes et des frais accessoires.

ART. 44. — Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1832, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1^{er} avril 1847.

ART. 45. — Pour l'exécution du § 1^{er} de l'article qui précède la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximum autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre, en même temps, des expéditions au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés par le chemin de fer et aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers).

ART. 46. — La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai, soumettre ses propositions au ministre des travaux publics pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, à l'égard desquels le ministre est appelé à statuer.

ART. 47. — Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt, dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent

être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du ministre des travaux publics dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

ART. 48. — Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents et stations des chemins de fer.

ART. 49. — Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au ministre des travaux publics, aux préfets des départements traversés et aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers).

Le public sera, en même temps, informé par des affiches des changements soumis à l'approbation du ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, lesdites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le ministre des travaux publics les a homologuées.

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau, et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

ART. 50. — La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports de marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui sont confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu, de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

Titre VI. — De la surveillance de l'exploitation.

ART. 51. — La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concurremment :

Par les commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers) ;

Par les ingénieurs des ponts et chaussées, les ingénieurs des mines et par les conducteurs, les gardes-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

ART. 52. — Les commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers) seront chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécution des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires ;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites, pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes des lignes en communication l'une avec l'autre ;

De vérifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport, par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes ;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

ART. 53. — Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les compagnies seront tenues de représenter, à toute réquisition, aux commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers), leurs registres de dépenses et de recettes et les registres mentionnés à l'article 50 ci-dessus.

ART. 54. — A l'égard des chemins de fer pour lesquels les compagnies auraient obtenu de l'Etat soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimum d'intérêt, ou pour lesquels l'Etat devra entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux (aujourd'hui inspecteurs principaux ou particuliers), exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

ART. 55. — Les ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements, des ouvrages d'art et des clôtures.

ART. 56. — Les ingénieurs des mines, les gardes-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.

Ils pourront être supplées par les ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts et chaussées, et réciproquement.

ART. 57. — Les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

ART. 58. — Ces compagnies seront tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

ART. 59. — Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef du convoi. Le préfet du département, l'ingénieur des mines, chargés de la surveillance, et le commissaire royal (aujourd'hui inspecteur principal ou particulier) en seront immédiatement informés par les soins de la compagnie,

ART. 60. — Les compagnies devront soumettre à l'approbation du ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

Titre VII. — Des mesures concernant les voyageurs et les personnes étrangères au service du chemin de fer.

ART. 61. — Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1^o De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2^o D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3^o D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ;

4^o D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

ART. 62. — Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au

paragraphe précédent seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le ministre, la compagnie entendue.

ART. 63. — Il est défendu :

1^o D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet ;

2^o D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer ;

3^o De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares ; toutefois, à la demande de la compagnie et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées (1).

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

4^o De se servir, sans motif plausible, du signal d'alarme mis à la disposition des voyageurs pour faire appel aux agents de la compagnie (2).

ART. 64. — Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'article 14 ci-dessus.

ART. 65. — L'entrée des voitures est interdite :

1^o A toute personne en état d'ivresse ;

2^o A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

ART. 66. — Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21, devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a

(1) Décret du 11 août 1883.

(2) La disposition du n^o 4 a été introduite par le décret du 11 août 1883.

lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue.

ART. 67. — Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs; toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit,

ART. 68. — Les cantonniers, garde-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer seront saisis et mis en fourrière.

TITRE VIII. — Disposition diverses.

ART. 69. — Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent règlement, le ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le ministre pourra statuer directement.

Si le ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf les cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

ART. 70. — Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments des stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du préfet du département.

ART. 71. — Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférés aux préfets par le présent règlement pourront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des préfets des départements traversés,

ART. 72. — Les attributions données aux préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes

de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

ART. 73. — Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif: les cantonniers, gardes-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

ART. 74. — Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien-conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le ministre des travaux publics.

ART. 75. — Aux stations désignées par le ministre, les compagnies entiendaient les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

ART. 76. — Il sera tenu, dans chaque station, un registre coté et paraphé, à Paris, par le préfet de police, ailleurs par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à formuler, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera représenté à toute réquisition des voyageurs.

ART. 77. — Les registres mentionnés aux articles 9, 20 et 42 ci-dessus, seront cotés et paraphés par le commissaire de police.

ART. 78. — Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, gardes-freins, cantonniers, gardes-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.

ART. 79. — Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le ministre des travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les préfets, pour l'exécution dudit règlement.

EXTRAITS DU MODÈLE DE CAHIER DES CHARGES pour les concessions de chemins de fer.

Titre II. — Entretien et exploitation.

30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. — Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles : elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins :

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces ;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées ;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe

contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé dans les trains de voyageurs aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. — Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires non seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

34. — Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Outre la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

Titre III. — Durée, rachat et déchéance de la concession.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.....

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des deux articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV. — Taxes et conditions relatives au transport des voyageurs et des marchandises.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF		PRIX		
1 ^o PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE		de	de	Totaux
<i>Grande vitesse.</i>		péage	transport	
VOYAGEURS	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe)	0 ^f 067	0 ^c 033	0 ^f 40 ^c
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2 ^e classe).	0 050	0 025	0 075
	Voitures couvertes et fermées à vitres 3 ^e classe).	0 037	0 018	0 055
ENFANTS	Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
	De trois à sept ans, ils payent demi-place, et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
	Au dessus de sept ans, ils payent place entière.			
	Chiens transportés dans les trains de voyageurs	0 010	0 005	0 015
	(Sans que la perception puisse être inférieure à 0 ^f 30 ^c).			

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera

comme 10 kilogrammes, entre dix et vingt kilogrammes comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établis, 1^o de zéro à cinq kilogrammes; 2^o au-dessus de cinq jusqu'à 10 kilogrammes; 3^o au-dessus de dix kilogrammes, par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.....

43. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers, que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

•
46. — Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois milles kilogrammes (3.000 kilos).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes (5.000 kilos).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1^o Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;

2^o Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et

objets dangeureux, pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales;

3^o Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs;

4^o A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs;

5^o Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous,

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, et ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulages et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

48. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou

plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissements des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ,

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1^o Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train à grande vitesse comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train....

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

53. — A moins d'une autorisation spéciale de l'administration

il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

Titre V. — Stipulations relatives à divers services publics.

54. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément ou pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1^o A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaire de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2^o Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer un voiture spéciale

aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne.

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le ministre des finances, la compagnie entendue.

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première.

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises.

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement, par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes.

Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe, ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voiture de deuxième classe.

57. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de la troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0 fr. 20) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

58. — Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Titre VI. — *Clauses diverses.*

60. — Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

64. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER. — Généralités.

	Pages.
<i>Importance économique des chemins de fer. Leur origine.</i>	
<i>Nature et caractères du contrat de transport des personnes par chemin de fer. Monopole de fait des chemins de fer.</i>	
<i>Dangers inhérents à leur exploitation</i>	1

CHAPITRE II. — Réglementation et contrôle de l'Etat.

SECTION I. — Législation :

§ I. — <i>Sources de la législation</i>	12
1° Législation générale des transports . .	12
2° Législation spéciale aux chemins de fer	14
A. Actes législatifs, lois de 1842 et 1845.	
Lois de concession. Cahier des charges.	14
B. Règlements d'administration publique, Décisions ministérielles, Arrêtés préfectoraux.	21
C. Conventions.	24
§ II. — <i>Objet de la législation</i>	25
1° Réglementation relative à l'exploitation commerciale. Tarifs. Leur confection. Pouvoirs du ministre. Les Compagnies ne peuvent se livrer à des industries étrangères à leur concession.	25
2° Réglementation relative à l'exploitation technique : voies et stations, — matériel roulant, — mouvement	33

SECTION II. — *Contrôle :*

Organes de l'Administration centrale. . .	42
Agents du contrôle	44

CHAPITRE III. — **Obligations des Compagnies.**SECTION I. — *Examen des obligations :* 46

I. — <i>Délivrance des billets.</i>	47
II. — <i>Accès des quais</i>	50
III. — <i>Avoir des places en nombre suffisant</i> .	54
IV. — <i>Fournir aux voyageurs un matériel convenable</i>	67
V. — <i>Assurer aux voyageurs la paisible jouissance de la place.</i>	71
VI. — <i>Exécuter le transport dans les délais convenus. — Retards</i>	75
VII. — <i>Faire parvenir les voyageurs du quai d'arrivée à l'extérieur de la gare</i> . .	83
VIII. — <i>Veiller à la sécurité des voyageurs.</i>	84

SECTION II. — *Responsabilité des compagnies :*

I. — <i>Nature de la responsabilité des compagnies.</i>	89
II. — <i>De l'action en responsabilité. Qui peut intenter l'action ? Fixation des dommages-intérêts</i>	102

CHAPITRE IV. — **Obligations des voyageurs.**

I. — <i>Payer le prix de la place. Des billets. Voyageurs sans billets.</i>	111
II. — <i>Représentation du billet.</i>	124
III. — <i>Changement de classe.</i>	129

IV. — <i>Destination dépassée. Arrêt en deça . .</i>	131
V. — <i>User en bon père de famille des choses louées</i>	142
VI. — <i>Observation des règlements :</i>	144

VOYAGEURS TRANSPORTÉS A PRIX RÉDUITS OU GRATUITEMENT : 160

Enfants.	161
Services publics	163
Intérêts particuliers	166
Réduction dans l'intérêt des compagnies. .	168
Permis de circulation.	170

CHAPITRE V. — **Tarifs spéciaux.** 173

I. — <i>Trains spéciaux</i>	174
II. — <i>Matériel appartenant à d'autres compa- gnies ou à des particuliers</i>	175
III. — <i>Places de luxe</i>	176
IV. — <i>Billets simples</i>	177
V. — <i>Billets d'aller et retour</i>	178
Durée de validité.	178
Utilisation partielle du billet	180
Prolongements de parcours	181
Changement de classe.	183
Personnalité du billet	184
VI. — <i>Abonnements</i>	188
VII. — <i>Cartes de circulation à demi-place. . .</i>	194
VIII. — <i>Billets circulaires</i>	195
IX. — <i>Colons et émigrants</i>	196

CHAPITRE VI. — Contrats accessoires.	198
I. — <i>Transport des bagages</i>	198
Définition des bagages	198
Prix de transport et frais accessoires	203
Emprunt de billets pour couvrir un excé-	
dent de bagages	206
Formalités de transport	213
Responsabilité des compagnies : retard, avaries, pertes. Quand commence la responsabilité ?	217
II. — <i>Consigne des bagages</i>	236
III. — <i>Transport des chiens</i>	238
IV. — <i>Transport sur plusieurs réseaux</i>	241
CONCLUSION	246
APPENDICE : Compétence et prescription.	249
DOCUMENTS ANNEXES.	259

Le Mans. — Association ouvrière (BETROT, GUÉNET et cie), 6, rue du Porc-Épic.
